

*Hivatali használatra
Kézirat gyanánt*

ORSZÁGOS MŰSZAKI KÖNYVTÁR ÉS DOKUMENTÁCIÓS KÖZPONT

AZ EURÓPAI GAZDASÁGI KÖZÖSSÉG ENCIKLOPÉDIÁJA

IV. KÖTET

VÁLLALAT, TŐKE, KÖZLEKEDÉS

2. FÜZET

B U D A P E S T

1 9 7 1

ORSZÁGOS MŰSZAKI KÖNYVTÁR ÉS DOKUMENTÁCIÓS KÖZPONT

AZ EURÓPAI GAZDASÁGI KÖZÖSSÉG ENCIKLOPÉDIÁJA

**IV. KÖTET
VÁLLALAT, TŐKE, KÖZLEKEDÉS
2. FÜZET**

**Az EGK hivatalos anyagaiból összeállított,
kizárólag megrendelésre készült fordítás**

A IV. kötet fordítói

- 1. rész DR. MARTONYI JÁNOS**
- 2. rész DR. ZELEY ISTVÁN**
- 3. rész DR. ZELEY ISTVÁN**

Szakmai lektor

DR. NIZSALOVSKY ENDRE (1. rész II., 2. rész II.)
DR. BENKŐ GYULA (1. rész I., 2. rész I.)
DR. MARTONYI JÁNOS (3. rész)

Szerkesztő

DR. MARTONYI JÁNOS

A kiadásért felel az OMKDK Dokumentációs Igazgatóságának vezetője
Készült

az OMKDK háziyomdájában, egyedi megrendelésre, információs szolgáltatásként

3. rész

KÖZLEKEDÉS

I. Rendelkésék

A KÖZLEKEDÉSI BIZOTTSÁG ALAPSZABÁLYA

195

A TANÁCS 1965. JUNIUS 22-I MEGÁLLAPODÁSA A KÖZLEKEDÉSI
PIAC SZERVEZÉSÉRŐL

197

RENDELETEK

1. 11. sz. rendelet, az Európai Gazdasági Közösséget megalapító Szerződés 79. cikke 3. pontjának végrehajtásaként, a fuvardíjak és fuvarozási feltételek tárgyában fennálló megkülönböztetések megszüntetéséről
/1960. június 27./

201

2. A Tanács 141. sz. rendelete arra vonatkozóan, hogy a Tanács 17. sz. rendelete a közlekedési szektorra nem alkalmazandó
/1962. október 26./

206

3. 165/65/CEE sz. tanácsi rendelet a Tanács 17. sz. rendeletének a vasuti, a közuti és a belvízi fuvarozásra alkalmazása mellőzése határidejének meghosszabbításáról
/1965. december 9./

207

4. 117/66/CEE sz. tanácsi rendelet a társasgépkocsival és az autóbusszal végzett nemzetközi közuti személyszállításra vonatkozó közös szabályok bevezetéséről
/1966. július 28./

208

5. A Bizottság 212/66/CEE sz. rendelete a társasgépkocsival és autóbusszal végzett nemzetközi közuti személyszállításra vonatkozó közös szabályok bevezetéséről szóló 117/66/CEE sz. tanácsi rendelet 6. és 9. cikkeiben jelzett egyes ellenőrző okmányok mintájának létesítéséről
/1966. december 16./

212

6. A Tanács 1968. július 19-i 1017/68/CEE sz. rendelete

220

7. A Tanács 1968. július 19-i 1018/68/CEE sz. rendelete

220

3. A Tanács 1174/68/CEE sz. rendelete a Tagállamok közötti közuti áru fuvarozásokra érvényes villa-díjszabási rendszer létesítéséről

220

HATÁROZATOK

1. A Tanács határozata a Tagállamok által a közlekedés terén tervezett egyes törvények, rendeletek vagy igazgatási intézkedések tárgyában folytatandó előzetes vizsgálat és tanácskozás eljárásának felállításáról
/1962. március 21./ 227
2. A Tanács 64/389/CEE sz. határozata fuvarozásra szolgáló vasuti és közuti pályák, valamint a hajózható víziutak költségeire vonatkozó adatgyűjtés szervezéséről
/1964. június 22./ 228
3. A Bizottság 64/449/CEE sz. határozata az 1965-ben végrehajtandó közuti forgalomszámlálásról, a Tanács által, 1964. június 22-én a pályaköltségekre vonatkozó adatgyűjtés szervezéséről hozott határozat végrehajtásaként
/1964. július 10./ 229
4. A Bizottság 65/258/CEE sz. határozata a közlekedési pályák használatáról 1966-ban végrehajtandó számlálásokra és szűrőpróba vizsgálatokra vonatkozóan
/1965. április 27./ 233
5. A Tanács 65/270/CEE sz. határozata a Tanács 1964. június 22-i 64/389/CEE sz. határozatának alkalmazásáról, amely a fuvarozásra szolgáló vasuti és közuti pályák valamint a hajózható víziutak költségei tárgyában végzendő adatgyűjtés megszervezésére vonatkozik
/1965. május 13./ 241
6. A Tanács 65/271/CEE sz. határozata egyes rendelkezések összehangolásáról, amelyek a vasuti, a közuti és a belvízi fuvarozás terén folyó versenyt befolyásolják
/1965. május 13./ 265
7. A Tanács 66/161/CEE sz. határozata tanácskozási eljárás bevezetéséről a közlekedési pályaberuházások területén
/1966. február 28./ 268
8. A Tanács 67/790/CEE sz. határozata egyes intézkedésekről a közös közlekedéspolitika terén
/1967. december 14./ 269

IRÁNYELVEK

1. A Tanács első irányelve a nemzetközi fuvarozásra /idegen számlára végzett közuti áru fuvarozásra/ vonatkozó egyes közös szabályok felállításáról
/1962. június 23./ 273

2. A Tanács 65/269/CEE sz. irányelve a Tagállamok közötti közúti árufuvarozás engedélyezésére vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről
/1965. május 13./
3. A Tanács 68/297/CEE sz. irányelve a haszongépjárművek tartályaiban található üzemanyag vámmentes behozatalára vonatkozó rendelkezések egységesítéséről
/1968. július 19./

275

278

A BIZOTTSÁG ÜZENETE A TANÁCSHOZ /1967. február 10./

A Tanács 1966. október 20-i határozatát követő közös közlekedéspolitika

281

PROGRAM

A letelepedési szabadság korlátozásai megszüntetésének általános programja
/1962./

307

A Tanács

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget megalapító szerződés 83. cikkére, amely szerint a Tagállamok kormányai által kijelölt szakértőkből álló tanácskozó jellegű bizottságot /comité/ kell létrehozni a Bizottság /commission/ mellett és a Bizottság azzal minden esetben tanácskozik, amikor azt a közlekedés tárgyában célszerűnek ítéli, nem érintve ezzel a Gazdasági és Szociális Bizottság közlekedési osztályának feladatkörét;

Tekintettel az említett szerződés 153. cikkére, amely szerint, a Bizottság véleményének meghallgatása után, a Tanács állapítja meg ez által a szerződés által előírt bizottság alapszabályát;

Meghallgatva a Bizottság véleményét;

Elhatározta, hogy:

a Közlekedési Bizottság alapszabályát az alábbiakban állapítja meg:

1. cikk. - A bizottság /comité/ a Tagállamok kormányai által kijelölt közlekedési szakértőkből áll. Mindegyik kormány egy vagy két szakértőt jelöl ki, akiket a központi közigazgatás fő tisztviselői közül választ ki. Ezen kívül kijelölhet legfeljebb három olyan szakértőt, akiknek jelentős hatáskörük van a vasuti, a közúti fuvarozási ill. a belvízi hajózás szektorában.

2. cikk. - Mindegyik kormány a bizottság általa kinevezett mindegyik tagja mellé helyettesest jelölhet ki; e helyettesnek ugyanazoknak a feltételeknek kell megfelelnie, mint amelyeknek a bizottság tagja, akinek helyettesítésére van hivatva.

A helyettesek csak a rendes tagok akadályoztatása esetében vannak jelen a bizottság ülésein és vesznek részt annak munkájában.

3. cikk. - A bizottság tagjait és azok helyetteseit személyi joron nevezik ki és nem köthetők meg semmiféle kötelező megbízással.

4. cikk. - A tagok és a helyettesek megbízatása két évi időre szól. A megbízatás megújítható.

A két következő bekezdésben jelzett esetek kivételével a tagok és a helyettesek mindaddig tisztségükben maradnak, amíg helyettesítésükről nem gondoskodnak.

Elhalálozás vagy a tag vagy a helyettes önkéntes vagy hivatalbóli lemondása esetében, megbízatásának hátralévő idejére a tag vagy a helyettes pótlásáról gondoskodnak.

Valamely tag vagy póttag hivatalból történő lemondását a kormány csak abban az esetben jelentheti ki, amikor ez a tag vagy póttag nem felel meg többé azoknak a feltételeknek, amelyeknek teljesítésére szükség van ahhoz, hogy feladatait elláthassa.

5. cikk. - A bizottság a jelenlévő és szavazó tagjainak abszolút többségével választja két évi időtartamra elnökét és egy alelnököt, a központi igazgatásban betöltött magas tisztségük alapján kiválasztott tagok közül.

/1/ A szöveget a Tanács 1964. június 22-i határozata után készítették.

Az elnök vagy az alelnök megbízatásának időelőtti megszűnése esetében, megbízatásának hátralévő idejére pótlásáról gondoskodnak.

Az elnök vagy az alelnök megbízatása nem újítható meg.

5.a. cikk. - Az elnök vagy az alelnök megbízatásának lejártja után az elnöki tiszttel, az 5. cikkben jelzett választásig, az említett cikk első bekezdésében jelzett tagok közül a legidősebb látja el.

6. cikk. - A bizottságot elnöke hívja egybe az EKG Bizottsága /commission. kérésére, minden esetben, amikor az EKG Bizottsága tanácskozni kíván vele. Az EKG Bizottságának felkérése tartalmazza a tanácskozás tárgyának megjelölését.

7. cikk. - Amikor az EKG Bizottsága a bizottsággal tanácskozott, a közlekedési bizottság jelentést terjeszt az EKG Bizottsága elé, amelyben a vita eredményeként kifejezésre juttatott véleményét kifejti. Ugyanez történik, amikor az EKG Bizottsága a közlekedési bizottságot meghatározott probléma tanulmányozásával bízta meg.

Az EKG Bizottsága bármikor tanácskozhat szóban is a közlekedési bizottsággal.

A közlekedési bizottság jegyzőkönyvét az EKG Bizottságának kell megküldeni.

8. cikk. - Az EKG Bizottságát felkéri, hogy a közlekedési bizottság és ennek munkacsoportjai munkájában képviseltesse magát.

9. cikk. - A bizottság jelenlévő és szavazó tagjainak abszolút többséggel határoz; munkamódszereit belső szabályzata állapítja meg.

A bizottság ha azt szükségesnek tartja, bármely minősített személy együttműködésének igénybevételével is kialakíthatja véleményét, bekérhet minden véleményt és szóbeli meghallgatáshoz is folyamodhat. Ezt az eljárást azonban csak az EKG Bizottságának egyetértésével folytathatja.

10. cikk. - A bizottság költségei az EKG Bizottsága költségvetésében szerepelnek.

Kelt Brüsszelben, 1958. szeptember 15-én.

A Tanács

Elnök

L. Erhard

/J.O.C.E. 1958. november 27-i 25. sz. 509/58. old./

A TANÁCS 1965. JUNIUS 22-i MEGÁLLAPODÁSA
a közlekedési piac szervezéséről

I. A rendszer meghatározása

A rendszer az árufuvarozási piac közös szervezetén és a nemzeti piacok működési feltételeinek közelítésén alapul.

A/ A közlekedési piac közös szervezete

A közlekedési piac közös szervezetét szakaszonként állítják fel, az első szakasz három éves és a második szakasznak 1972. december 31. előtt be kell fejeződnie. A második szakasz befejezése előtt meg kell határozni a végső ütem tartalmát és annak végrehajtási feltételeit.

Az első két szakasz leírása tartalmazza a rendszer nagy vonalait; egyes fontos problémák megoldását, mint a díjszabási villák nyílását és differenciálását a kívülálló országokhoz való viszonyt stb. a rendelkezések későbbi szövegezése során kell meghatározni.

A hozandó rendelkezéseket az Európai Szén- és Acélközösséget megalapító szerződés hatálya alá tartozó fuvarozásokra kell alkalmazni, hacsak az a Szerződés vagy annak végrehajtására hozott rendelkezések különleges szabályokat nem tartalmaznak.

B/ A piacok működési feltételeinek közelítése

Az első két szakasz alatt közelíteni kell a piacok működési feltételeit, különösen a következő területeken:

1. A rendszer hatálybalépésétől számított három évi határidőn belül:

a/ A fuvarozási szakmába belépés és a fuvarozási tevékenység gyakorlásának szabályozása /szakmai alkalmasság ellenőrzése, fizetőképesség, stb./ és a fuvarozási kapacitás ellenőrzését szolgáló eszközök és ezen eszközök alkalmazhatósági kritériumainak meghatározása;

b/ Vertikális és horizontális egyezségek rendszerének meghatározása; ennek a rendszernek biztosítania kell a fuvarozó vállalatok számára azt a képességet, hogy műszakilag és gazdaságilag ésszerű méretű egységeket alakítsanak ki;

c/ Olyan problémák közös megoldása, amelyeket a fuvardíjakra vonatkozó és a versenyfeltételeket torzító egyes nem állami beavatkozások vethetnek fel;

d/ A pályaköltségek áterhelése problémájának közös megoldása.

2. 1972. december 31. előtt:

A vasutak pénzügyi egyensúlya, figyelembe véve a számlák normalizálását és az állami beavatkozások által felvetett problémák megoldását /regionális fejlesztés, támogatás jellegű díjszabások, stb./.

Másrészről a Tanács 1965. május 13-i 65/271/CEE sz. határozata alapján intézkedési naptárt állítottak fel a versenyfeltételek összehangolására, amelynek végrehajtását folytatni kell.

C/ Védelmi záradék

A rendszer bevezetésére vonatkozó szabályzatba védelmi záradékot kell felvenni, amely közösségi eljárást állít fel annak lehetővé tételére, hogy valamennyi Tagállam az általános politika keretében rendelkezze a közlekedési piacon szükséges beavatkozásra vonatkozó jogokkal abban az esetben, amikor a fuvarozási piac alakulása ennek az országnak gazdasági stabilitását veszélyeztetné.

II. A közös szervezet jellegzetességei

A közös szervezetet a következő elemek jellemzik:

- Az esetnek megfelelően kötelező vagy referencia dijszabás;
 - A dijszabások, a fuvarozási feltételek és fuvardíjak közzétételi rendszere;
- Piaci Felügyeleti Bizottság felállítása.

1. Dijszabás

A forgalom bizonyos kategóriáira kötelező villa-dijszabási rendszert alkalmaznak. Ez a dijszabási rendszer nem zárja ki a villa-nyilván kívül eső külön szerződéseket, ezeknek azonban indokoltaknak kell lenniük és azokat nyilvánosságra kell hozni.

A forgalom egyéb kategóriáira referencia-villadijszabási rendszert állítanak fel, amely szabadon hagyja az árak képzését; a referencia dijszabásokat ki kell hirdetni, ugyanugy, mint az azoktól eltérő fuvarozási feltételeket és díjakat.

Ezeket a dijszabásokat, mind a kötelező, mind a referencia dijszabásokat azoknak a kritériumoknak az alapján fogják felállítani, amelyeket a Tanács állapít majd meg. Ezeket a dijszabásokat a nemzeti /belföldi/ forgalomra vonatkozóan az egyes Tagállamok maguk, a nemzetközi forgalomra vonatkozóan pedig az egymás között kötendő megállapodások útján hagyják jóvá.

2. Közzététel

Mind a kötelező, mind a referencia dijszabásokat a Tagállamok közzéteszik.

A dijszabásoktól, akár kötelező, akár referencia dijszabásoktól eltérő fuvardíjakat és fuvarozási feltételeket, a fuvarozási szerződések megkötése és végrehajtásuk megkezdése között, közölni kell azokkal a szervezetekkel, amelyeket az egyes Tagállamok ezen árak és feltételek közzétételének a biztosításával megbíztak.

A közzététel szervezését megkönnyíti olyan szervek felállítása, amelyek lehetővé teszik a fuvarozási kínálat és kereslet folyamatos szembeállítását /fuvartőzsdék, fuvarirodák, stb./

3. Piaci Felügyeleti Bizottság

Piaci Felügyeleti Bizottságot állítanak fel, amely kormányzszakértőkből áll és elnöke az EKG Bizottsága /commission/ képviselője. Ez a bizottság /comité/ a dijszabásokra, az alkalmazott díjakra vonatkozó minden tájékoztatást és a piac ismeretéhez szükséges egyéb adatot megkap;

- a meghatározandó eljárás szerint segíti az EKG Bizottságát azoknak a feladatainak ellátásában, amelyeket a Tanács az EKG Bizottságára bíz, különösen a dijszabás felállítása és ellenőrzése, a külön szerződések megalkotása és a közzététel tárgyában;

- időszakonként jelentést készít a piac alakulásáról.

III. A közös szervezet létrehozása

1. Első szakasz

Az erre a szakaszra előírt rendelkezések csak a Tagállamok közti nemzetközi forgalomra lesznek érvényesek.

Az egyes fuvarozási módokra érvényes rendszer a következő:

a/ Hajózható utak: referencia dijszabás;

b/ Vasut: kötelező dijszabás;

A villanyviláson kívüleső külön szerződéseknél figyelembe kell venni különösen annak szükségességét, hogy a vasut szembe tudjon szállni a többi

fuvarozási módokat versenyevel, ide értve azt, hogy e szerződéseknél hozzá kell járulniok a vasutak rentabilitásához.

c/ Közutak: kötelező díjszabás 50 km-en felül.

A belföldi forgalomban a Tagállamok, mind a három fuvarozási mód részére vagy fenntarthatják a jelenlegi rendszert, vagy módosíthatják azt a második szakaszra előírt rendszerhez közeledés céljából.

2. Második szakasz

Erre a szakaszra előírányzott rendelkezések mind a belföldi, mind a Tagállamok közti nemzetközi forgalomra érvényesek:

a/ Referencia díjszabási rendszernek lesznek alávetve:

1. A belvízi nemzetközi fuvarozások /mint az első szakaszban/:

2. Egyes tömegáruk belföldi és nemzetközi fuvarozása, amelyeket majd a Tanács határoz meg;

3. Az egyes tagállamok által meghatározott egyéb fuvarozások.

A referencia díjszabások alá tartozó fuvarozások összességére vonatkozóan a vasuti vállalatok biztosítani tartoznak költségvetési egyensúlyukat, beleértve pályaterheik meghatározandó részének áttérhelését.

Másrésről, ha a kormányok kénytelenek lennének a vasutak részére, a közlekedési szektoron kívül eső okokból, rendellenesen alacsony díjszabásokat előírni, ezeket a díjszabásokat úgy kell tekinteni, mint közszolgáltatási terheket; azokat külön kell könyvelésileg nyilvántartani és pénzügyileg ki kell egyenlíteni.

b/ Kötelező díjszabási rendszernek lesznek alávetve:

1. A vasuti fuvarozások és a közúti nemzetközi fuvarozások 50 km-nél nagyobb távolságban, kivéve a fenti a/ pont 2. alpontjában jelzett tömegáruk egyes fuvarozásait;

2. A referencia díjszabásnak alá nem vetett fuvarozások, meghatározandó távolságtól kezdődően, ami mellett azonban az 50 km és e között a távolság közötti forgalomban alkalmazott díjakat ki kell hirdetni.

1. 11. sz. Rendelet
a fuvarozási díjak és feltételek tárgyában fennálló megkülönböztetések megszüntetéséről, az Európai Gazdasági Közösséget megalapító szerződés 79. cikke 3. pontjának végrehajtásaként
/1960. június 27./

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa,

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre, különösen annak 79. cikkére;

Tekintettel a Bizottság javaslatára;

Tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére;

Figyelembevéve, hogy a 79. cikk 3. pontja értelmében a Tanácsnak rendeletet kell kiadnia, amely biztosítja a Közösség belső forgalmában a 79. cikk első pontjában jelzett megkülönböztetések megszüntetését;

Figyelembevéve, hogy a megszüntetés érdekében meg kell tiltani ezeket a megkülönböztetéseket, beleértve olyan díjszabások felállítását vagy olyan fuvarozási díjak és feltételek bármilyen formában történő megállapítását, amelyek alkalmazása megkülönböztetést jelentene;

Figyelembevéve, hogy az előírások megtartását a szerződés 172. cikkében jelzett Bíróság teljes joga ellenőrzése alatt, büntetési mechanizmusnak kell biztosítania;

Ezt a Szabályzatot adta ki:

1. cikk. - Ennek a Rendeletnek rendelkezéseit a vasuton, közuton és hajózható víziutakon a Közösségen belül végzett mindenféle áru fuvarozásra alkalmazni kell, kivéve az Európai Szén- és Acélközösséget megalapító szerződés 1. és 3. mellékleteiben jelzett áruk fuvarozását.

2. cikk. - 1. E rendelet rendelkezéseit mindazokra a fuvarozásokra alkalmazni kell, amelyeknél a fuvarozott áru indulási vagy rendeltetési helye valamely Tagállam területén van, ideértve a Tagállamok és a kívülálló vagy a társult országok közötti fuvarozásokat is.

2. Ennek a rendeletnek a rendelkezései csak a Közösségen belül fekvő utvonalszakaszra alkalmazandók.

3. Ugyancsak alkalmazandók a vasuti, közuti és belvízi utvonalaiban abban az esetben, ha az árut az utvonalon egyéb szakaszán át más fuvarozási mód igénybevételeivel fuvarozták.

3. cikk. - Abban az esetben, amikor egyetlen fuvarozási szerződés alá tartozó fuvarozást egymást követő fuvarozók végzik, mindegyik fuvarozó, az általa végzett fuvarozás utvonala rávonatkozóan ennek a szabályzatnak a rendelkezései alá van vetve.

4. cikk. - 1. A Közösségen belüli forgalomban tilos minden olyan megkülönböztetés, amely abból áll, hogy egy fuvarozó ugyanazon árukra és azonos forgalmi viszonylatokra, a fuvarozott áru származási vagy rendeltetési országa szerint különböző fuvarozási díjakat és feltételeket alkalmaz.

Ez a tilalom nem érinti a magánjogi szerződés érvényét.

2. Ugyancsak tilos olyan díjszabások felállítása vagy olyan fuvardíjak vagy fuvarozási feltételek bármilyen formában történő megállapítása, amelyek alkalmazása az első pont értelmében megkülönböztetést képez.

és ebben a cikkben felállított tilalmak 1961. július 1-én lépnek hatályba.

5. cikk. - 1. A kormányok 1961. július 1. előtt bejelentik a Bizottságnak az országukban hatályban lévő minden olyan díjszabást, fuvardíjakra és fuvarozási feltételekre vonatkozó megállapodást, amely a Közösségen belül ugyanazon forgalmi viszonylatokon és azonos árukra az áruk származási vagy rendeltetési országa szerint eltérő fuvardíjakat és fuvarozási feltételeket ír elő. Haladéktalanul a Bizottság tudomására kell hozni azokat az ilyenfajta intézkedéseket is, amelyeket utóbb tehetnének.

2. A fuvarozást végző vállalatok 1961. július 1. előtt kötelesek minden szükséges tájékoztatást megadni az első pontban jelzett díjszabásokról, meg egyezésekről, fuvardíjra és fuvarozási feltételekre vonatkozó megállapodásokról és haladéktalanul be kell jelenteniök minden ilyenfajta intézkedést, amelyet később hozhatnának.

3. Ennek a cikknek rendelkezéseit azokra a fuvarozásokra kell alkalmazni, amelyek kiindulási vagy érkezési helye valamely Tagállam területén van.

6. cikk. - 1. A Közösségen belül végzett minden fuvarozásról fuvarozási okmányt kell kiállítani, amely a következő adatokat tartalmazza:

- a feladó neve és címe;
- az áru neve és súlya;
- az áru fuvarozásra felvételének helye és időpontja;
- az áru kiszolgáltatására előírt hely;
- az irányítási utvonaltól vagy a távolságtól, amennyiben ezek az elemek a rendesen alkalmazandó fuvardíjakról és fuvarozási feltételektől eltérő fuvardíjakat és fuvarozási feltételeket indokolnak;
- adott esetben a határátmeneti pontokat.

2. A fuvarozási okmányt két példányban kell kiállítani és sorszámmal kell ellátni. Egyik példány az árut kísérő; a másikat a fuvarozó a fuvarozás időpontját követő két évig megőrzi és sorszám szerinti sorrendben osztályozza. Ez az utóbbi példány tartalmazza a végleges fuvardíjakat, bármilyen formában legyenek is azok megállapítva, egyéb költségeket, adott esetben a visszatérítéseket és minden egyéb feltételt, amely a fuvardíjakra és a fuvarozási feltételekre befolyással van.

3. Abban az esetben, amikor a meglévő okmányok tartalmazzák az első pontban jelzett összes adatokat és lehetővé teszik, hogy a fuvarozók előjegyzési és könyvelési rendszerével összekapcsolva, tökéletesen ellenőrizhetők legyenek a fuvardíjak és fuvarozási feltételek, és ezzel lehetővé váljék a szerződés 79. cikke 1. pontjában jelzett megkülönböztetések megszüntetése vagy elkerülése, a fuvarozóknak nem kell új okmányokat használatba venni.

4. A fuvarozó felelős a fuvarozási okmányok szabályszerű kiállításáért.

7. cikk. - 1. A 6. cikk rendelkezéseivel 1961. július 1-én lépnek hatályba.

2. Mindazonáltal később meghatározandó egyes fuvarozási kategóriákra a Bizottság a fenti időpont előtt, ennek a hatálybalépése időpontját későbbre halaszthatja, a Tanács megkérdezésével hozott rendelet útján.

8. cikk. - A 6. cikk rendelkezései nem érvényesek:

- a/ a feladó által ugyanazon címzett részére feladott áruk fuvarozására, ha az összsúly 5 tonnát nem halad meg;
- b/ valamely tagállam területén belül 100 km-t meg nem haladó távolságban végzett áru fuvarozásokra;
- c/ a tagállamok között, 30 km-nél hosszabb utvonalon végzett áru fuvarozásokra.

9. cikk. - A 6. cikk rendelkezései nem érvényesek a vállalatok által saját szükségletükre végzett áru fuvarozásokra, ha a következő feltételeket teljesítették:

- a fuvarozást saját tulajdonban álló vagy hitelle vásárolt fuvarszközökkel kell végezni, amelyeket a saját személyzet vezet;

- a fuvarozás a vállalat egész tevékenységének keretében csak járulékos tevékenység lehet;

- a fuvarozott áruknak a vállalat tulajdonában kell állniuk, vagy azokat ennek a vállalatnak kellett megvásárolnia, eladnia, kölcsönöznie vagy kölcsönbe vennie, bérbeadnia vagy bérbevennie, gyártania, átalakítania vagy javítania;

- a fuvarozásnak arra kell szolgálnia, hogy az árukat a vállalatához irányítsák, a vállalatától elszállítsák, a vállalaton belül, vagy a vállalaton kívül, de saját szükségletre, mozgassák.

10. cikk. - Abban az esetben, ha a fuvardijak és a fuvarozási feltételek kihirdetéséről 1963. július 1. előtt nem hoznak szabályozást a szerződés 74. cikke keretében és a 75. cikk végrehajtásaként, ennek a kihirdetésnek természetére, formájára és kiterjedésére vonatkozó határozatokat, valamint minden egyéb szükséges rendelkezést a szerződés 79. cikke 1. és 3. pontjainak határain belül és annak feltételei között hozzák meg, figyelembevéve, hogy azoknak mindenképpen bele kell illeszkedniük a közös közlekedéspolitika kereteibe.

11. cikk. - 1. A jelen rendelet 5. cikke érvényének fenntartása mellett, a kormányok és a vállalatok a Bizottság kérésére minden kiegészítő tájékoztatást megadnak a díjszabásokra, a megegyezésekre és a fuvardijáról és fuvarozási feltételekről szóló megállapodásokra vonatkozóan.

2. A Bizottság legfeljebb egy havi határidőt szabhat meg ezeknek a tájékoztatásoknak a közlésére.

3. Ha a Bizottság valamely vállalatot arra kér fel, hogy részére tájékoztatásokat nyújtson, erről azonnal értesíti annak a Tagállamnak a kormányát is, amelynek területén a vállalat székhelye van, megküldve annak a levélnek a másolatát, amelyben a tájékoztatást kérte.

4. A tájékoztatás megtagadható, ha olyan tények ismeretének elterjedését vonná maga után, amelyeknek közlése valamely Tagállam véleménye szerint biztonságának lényeges érdekeivel ellenkeznek.

12. cikk. - 1. Azok a vállalatok, amelyek a fuvarozott termékek származási vagy rendeltetési országa szerint, ugyanazon árukra és ugyanazon forgalmi viszonylatokon, eltérő fuvardijakat és fuvarozási feltételeket alkalmaznak, a Bizottság felkérésére, igazolni kötelesek, hogy ez az eljárás nem jelenti a jelen rendelet rendelkezéseinek megsértését.

2. A jelen rendelet rendelkezéseit nem sértik az olyan eltérő fuvardijak és a fuvarozási feltételek, amelyek kizárólag a fuvarozók közti versenyhelyzetből, vagy a szóbanforgó forgalmi viszonylatban végzett fuvarozások sajátos műszaki vagy üzemgazdasági jellegzetességeiből származnak.

13. cikk. - 1. A fuvarozási közvetítők és a szállítmányozók, kormányuk vagy a Bizottság kérésére, az általuk nyújtott szolgáltatásokra valamint az alkalmazott díjakra és feltételekre vonatkozó minden tájékoztatást megadni kötelesek.

2. Ez a kötelezettség azokra a vállalatokra is érvényes, amelyek közvetlenül fuvarozási mellékszolgáltatásokat nyújtanak, feltéve, hogy az őket és a fuvarozókat megillető térítéseket globális ár tartalmazza.

3. A 11. cikk 2., 3. és 4. pontjainak rendelkezéseit a jelen cikk értelmében tájékoztatás iránt feltett kérésekre is alkalmazni kell.

14. cikk. - 1. A tagállamok biztosítják azon kötelezettségek teljesítésének ellenőrzését, amelyeket e rendelet 5. cikkének 2. pontja és a 6. cikke és 11. cikke kimond, valamint a 13. cikkben előírt bejelentési kötelezettség megtartásának ellenőrzését.

Ebből a célból 1961. július 1. előtt megteszik a szükséges intézkedéseket, miután a Bizottsággal tanácskoztak.

2. A Bizottság, amennyiben ennek a rendeletnek végrehajtása szükségessé teszi, tisztviselőit vagy szakértőket bízhat meg a vállalatokat ennek a szabályzatnak 5., 6., 11. és 13. cikkei értelmében terhelő kötelezettségek teljesítésének ellenőrzésével és a teljesítés feletti felügyelet gyakorlásával.

A Bizottság megbízottai erre a célra a következő jogokkal és hatáskörrel rendelkeznek:

- a/ ellenőrizhetik a vállalatok könyveit és üzleti okmányait;
- b/ ezekből az okmányokból és könyvekből a helyszínen másolatot vehetnek;
- c/ beléphetnek a vállalat minden helyiségébe, egész területére és bármelyik járművére.

A Bizottság megbízottai ezeket a jogokat olyan igazolás felmutatása mellett gyakorolhatják, amelyből kitűnik, hogy megbízatásuk van arra, hogy a jelen cikk értelmében minden szükséges mértékben ellenőrzést végezzenek. Olyan megbízási utasítással kell rendelkezzenek, amely megjelöli az ellenőrizendő vállalatot és az ellenőrzés tárgyát. A megbízási utasításról és a megbízott személyek minőségéről az érdekelt Tagállamot előzetesen meg kell értesíteni.

Ennek az államnak tisztviselői, az állam vagy a Bizottság kérésére a Bizottság megbízottait küldetésük teljesítésében segíthetik.

Abban az esetben, amikor egy vállalat szembeszáll a jelen rendeletben előírt ellenőrzéssel, az érdekelt Tagállam tartozik a Bizottság megbízottjának a szükséges segítséget és támogatást megadni ahhoz, hogy a kapott ellenőrzési megbízatást teljesíthesse. A Tagállamok ebből a célból 1961. július 1. előtt, a Bizottsággal folytatott tanácskozás után, megteszik a szükséges intézkedéseket.

3. Az e cikkben előírt ellenőrzési műveletekben résztvevő minden személy, a szerződés 214. cikkének megfelelően, ipari titoktartásra köteles.

15. cikk. - 1. A szerződés 79. cikke 4. pontjának érvényét nem érintve, a Bizottság és a Tagállamok öröködnék afelett, hogy minden tény, amely az 5., 11., 13. és 14. cikkek értelmében tudomásukra jut, megőrizze bizalmas jellegét.

2. Az így kapott tájékoztatásokat, a Tanács egyhanguan hozott ellenkező határozatát kivéve, csakis a jelen rendelet végrehajtása érdekében szabad felhasználni.

16. cikk. - A Tagállamok, a Bizottsággal folytatott tanácskozás után és a 14. cikk 1. pontjában meghatározott határidőn belül, meghatározzák azokat a szankciókat, amelyeket:

a/ olyan fuvarozókkal szemben kell alkalmazni, akik kivonták magukat az 5. cikk 2. pontjában és a 6. cikkben előírt ellenőrzés alól;

b/ olyan vállalkozókkal szemben kell alkalmazni, akik felszólítás után, a megszabott határidőn belül, nem bocsátották kormányuk rendelkezésére a 11. és 13. cikkekben előírt adatokat;

c/ olyan vállalkozókkal szemben, akik tudatosan hamis tájékoztatást adtak kormányuknak.

17. cikk. - 1. Ha a vállalkozó a megszabott határidőn belül nem adja meg a Bizottságnak a 11. vagy 13. cikkek alkalmazásaként kért tájékoztatást, vagy tudatosan hamis tájékoztatást ad, a Bizottság, a szerződés 79. cikke 3. pont 2. alpontjának megfelelően vele szemben határozatot hozhat, amelyben legfeljebb 500 elszámolási egység értékéig terjedő bírságot állapíthat meg és új határidőt szabhat ki a kért tájékoztatás közlésére. Ha a vállalkozó ennek az új határidőnek a lejártáig sem adja meg a tájékoztatást, a fenti határozatot ismételtén meg lehet hozni.

2. Mindazonáltal ezeket a szankciókat csak abban az esetben lehet kiondani, ha a tájékoztatások iránti kérelmet határozat alakjában és kifejezetten a jelen cikkben előírányzott szankciókra hivatkozással terjesztették elő.

18. cikk. - 1. A Bizottság, miután megállapította, hogy a szerződés 79. cikke 1. pontjának értelmében megkülönböztetés esete áll fent, a megkülönböztetés minden egyes esetére és a 79. cikk 4. pontjában jelzett határozatok keretében, a felelős fuvarozót pénzbírsággal sújthatja, amelynek legnagyobb összege a beszedett vagy kért fuvardíj husszorosa.

2. Ha a szerződés 79. cikke 1. pontjának értelmében a megkülönböztetés esete továbbra is fennáll annak ellenére, hogy a Bizottság annak megszüntetése érdekében határozatot hozott, a Bizottság a felelős fuvarozóval szemben, a megkülönböztetések mindegyik esetére és a 79. cikk 4. pontjának megfelelően, bírságot állapíthat meg, amelynek legnagyobb összege tízezer elszámolási egység.

3. A Bizottság, mielőtt a 17. cikk keretében szankciókat alkalmazna, tanácskozik valamennyi érdekelt Tagállammal, amelyeknek másolatban megküldi mindazokat az okmányokat és tájékoztatásokat, amelyeket a 79. cikk 4. pontjának alkalmazásaként végrehajtott vizsgálat során összegyűjtött. Valamennyi megkérdezett Tagállam kikérheti független nemzeti hatóságának véleményét és két hónapi határidőn belül választ ad.

19. cikk. - A 17. és 18. cikkek értelmében hozott határozatoknak nincs büntetőjogi jellegük.

20. cikk. - A 17. és 18. cikkek alkalmazásaként hozandó határozat előtt az érdekelt vállalkozót értesíteni kell a tervezett intézkedésről.

A Bizottság a 17. és 18. cikkek alapján hozott határozatok másolatát tájékoztatás végett megküldi az érdekelt Tagállamoknak.

21. cikk. - Az előző cikkek alkalmazása tekintetében elszámolási egység az az egység, amelyben a szerződés 207. és 209. cikkei értelmében a közösség költségvetését felállítják.

22. cikk. - A vállalatok, akár közületi akár magánvállalati státusuk van, a jelen rendelet végrehajtása tekintetében, felelősek az alkalmazottaik cselekményeiért.

23. cikk. - A Bizottság által, a 17. és 18. cikkek alkalmazásaként kiszabott bírságok végrehajtása a szerződés 192. cikkében jelzett feltételek mellett történik. Ezeket a pénzbírságokat kiszabó határozatok végrehajtásaként beszedett összegeket az Európai Gazdasági Közösséghez kell átutalni és azok ennek költségvetésében bevételként szerepelnek

24. cikk. - A Tagállamnak, amely a szerződés 79. cikkének 4. pontja alapján az általa megkülönböztetőnek ítélt eset megvizsgálását kéri, e kérelmét indokolnia kell.

25. cikk. - 1. A Bizottság, mielőtt e rendelet 18. cikke alapján határozatot hozna vagy valamilyen szankciót mondana ki, meghallgatja az érdekelt vagy megbízottja magyarázatait; kijelölheti egyik alkalmazottját is arra, hogy ezeket a magyarázatokat meghallgassa.

2. A szerződés 172. cikkének alkalmazásaként a Bírósgot teljes bírói jogkör illeti meg a 17. és 18. cikkek értelmében kiszabott minden szankció tekintetében. A Bizottság a szankció végrehajtását csakis a felszólamlási határidő lejártá után foganatosíthatja.

26. cikk. - A Bizottság megbízást kap arra, hogy ennek a rendeletnek végrehajtásához szükséges végrehajtási intézkedéseket tegye.

Kelt Brüsszelben, 1960. június 27-én.

A Tanács
Elnök
P. Grégoire

/J.O.C.E. 1960. augusztus 16-i 52. sz. 1121/60 old./

2. A Tanács 141. sz. rendelete arra vonatkozóan, hogy a Tanács 17. sz. rendelete a közlekedés szektorára nem alkalmazandó /1962. november 26./

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa,

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre, különösen annak 87 cikkére;

Tekintettel a szerződés 85. és 86. cikkeire vonatkozó, 1962. február 6-i első végrehajtási rendeletre /17. sz. szabályzat/, amelyet az 1962. július 3-i 59. sz. rendelet módosított;

Tekintettel a Bizottság javaslatára;

Tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére;

Tekintettel a Közgyűlés véleményére;

Figyelembevéve azt a körülményt, hogy a közös közlekedéspolitika keretében és ennek a szektornak speciális szempontjai tekintetbe vételével, szükség lehet arra, hogy más versenyszabályozást hozzanak, mint amit már hoztak, vagy amit hozni fognak egyéb gazdasági szektorokra, és hogy ennek következtében a 17. sz. rendeletet nem kell alkalmazni a közlekedés szektorában;

Figyelembevéve, hogy a vasuti, közuti és belvízi fuvarozás terén a versenyszabályozás elfogadása belátható időn belül várható, figyelemmel a közös közlekedéspolitika kidolgozása érdekében megindított munkálatokra; és hogy ezzel szemben a tengeri hajózás és a légi közlekedés területén még nem látható, hogy a Tanács fog-e és ha igen mikor, megfelelő rendelkezéseket hozni és hogy ennek következtében a 17. sz. rendelet alkalmazásának mellőzését egy ideig csak a vasuti, közuti és belvízi fuvarozás területére nézve lehet kimondani;

Figyelembevéve, hogy a közlekedés különleges szempontjai a 17. sz. rendelet alkalmazásának kizárását csak olyan megállapodásokkal, határozatokkal és összehangolt gyakorlati eljárásokkal szemben indokolják, amelyek közvetlenül fuvarozási szolgáltatás nyújtására vonatkoznak;

Ezt a rendeletet hozta:

1. cikk. - A 17. sz. rendelet nem alkalmazható a közlekedési ágazatban olyan megállapodásokra, határozatokra és összehangolt gyakorlati eljárásokra, amelyek tárgya vagy hatása fuvardíjak és fuvarozási feltételek meghatározása, a fuvarkínálat korlátozása vagy ellenőrzése, illetve a fuvarpiac felosztása, nem alkalmazható továbbá a fuvarpiacon érvényesülő és a szerződés 86. cikkének értelmében vett uralkodó helyzetekre sem.

2. cikk. - A Tanács, figyelembevéve azokat az intézkedéseket, amelyeket a közös közlekedéspolitika keretében tehetnek, megfelelő rendelkezéseket fog hozni a versenyszabályoknak a vasuti, a közuti és belvízi fuvarozás terén történő alkalmazására. Ebből a célból a Bizottság 1964. június 30. előtt javaslatot terjeszt a Tanács elé.

3. cikk. - Ami a vasuti, a közuti és a belvízi fuvarozást illeti, a jelen rendelet első cikkében jelzett rendelkezés 1965. december 31-ig érvényes.

4. cikk. - Ez a rendelet 1962. március 13-án lép hatályba. Ezt a rendelkezést nem lehet érvényesíteni azokkal a vállalatokkal, és vállalati egyesülésekkel szemben, amelyek a jelen rendeletnek az Európai Gazdasági Közösség Hivatalos Lapjában történő kihirdetés előtt felmondták az első cikkben

jelzett megállapodásokat, határozatokat vagy összehangolt gyakorlati eljárásokat.

A jelen rendelet minden részletében kötelező erejű és valamennyi Tagállamban közvetlenül alkalmazandó.

Kelt Párizsban, 1962. november 26-án.

A Tanács
Elnök
B. Mattarella

/J.O.C.E. 1962. november 28-i 124. sz. 2751/62. old./

3. 165/65/CEE sz. Tanácsi rendelet
a 17. sz. Tanácsi rendeletnek a vasuti, a közúti és belvízi fuvarozásra vonatkozó alkalmazása mellőzési határidejének meghosszabbításáról
/1965. december 9./

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa,

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre, különösen annak 87. cikkére;

Tekintettel a Bizottság javaslatára;

Tekintettel a Közgyűlés véleményére /1/;

Tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére /2/;

Figyelembevétel, hogy a Tanács 141. sz. rendeletének /3/ értelmében a Tanácsnak a szerződés 85. és 86. cikkeinek alkalmazására vonatkozó 17. sz. rendelete /4/ nem alkalmazható a közlekedési ágazatban olyan megállapodásokra, határozatokra és összehangolt gyakorlati eljárásokra, amelyek tárgya vagy hatása fuvardíjak és fuvarozási feltételek meghatározása, a fuvar kínálat korlátozása vagy ellenőrzése illetve a fuvarpiac felosztása, és nem alkalmazható a fuvarpiacon érvényesülő és a szerződés 86. cikkének értelmében vett uralkodó helyzetekre sem; hogy ugyanazon rendelet 3. cikkének alkalmazásaként ez a rendelkezés a vasúti, a közúti és a belvízi fuvarozásra vonatkozóan csak 1965. december 31-ig érvényes;

Figyelembevétel, hogy ugyanez a rendelet, számításba véve a közös közlekedéspolitikai keretében tehető intézkedéseket, megfelelő rendelkezések meghozatalát irányozza elő a versenyszabályoknak a vasúti, a közúti és a belvízi fuvarozás terén történő alkalmazására; hogy ezeket az intézkedéseket a Tanács még nem hozta meg; és hogy ennélfogva a 141. sz. rendelet 3. cikkében jelzett határidő meghosszabbításáról szükséges gondoskodni,

Ezt a rendeletet hozta:

Egyetlen cikk. - A Tanács 141. sz. rendelete 3. cikkében szereplő "1965. december 31-ig" szavakat "1967. december 31-ig" szavakkal kell helyettesíteni.

Ez a rendelet minden részletében kötelező erejű és valamennyi Tagállamban közvetlenül alkalmazandó.

Kelt Brüsszelben, 1965. december 9-én.

A Tanács
Elnök
E. Colombo

/J.O.C.E. 1965. december 11-i 210 sz. 3141/65. old./

/1/ J.O.C.E. 1964. december 11-i 205. sz. 3505/64. old.

/2/ J.O.C.E. 1965. június 12-i 103. sz. 1792/65. old.

/3/ J.O.C.E. 1962. november 28-i 124 sz. 2751/63. old.

/4/ J.O.C.E. 1962. február 12-i 13. sz. 204/62 old.

4. 117/66/CEE sz. Tanácsi rendelet a társasgépkocsival és autóbusszal végzett nemzetközi közúti személyszállításokra vonatkozó közös szabályok bevezetéséről
/1966. július 28./

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 75. cikkére;

Tekintettel a Bizottság javaslatára;

Tekintettel a Közgyűlés véleményére /1/;

Tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére /2/;

Figyelembevétel, hogy a közös közlekedéspolitikát bevezetése szükségessé teszi a nemzetközi közúti személyszállításra alkalmazandó közös szabályok létrehozását;

Figyelembevétel, hogy ilyen szabályok csak a személyszállítás különböző kategóriáinak egységes meghatározása alapján állíthatók fel;

Figyelembevétel, hogy a szükséges munkálatok elvégzéséhez szükséges határidő megkönnyítené a menetrendszerű járatokra és az ingajáratokra vonatkozó közös szabályok elfogadását és alkalmazását; hogy mindenképpen szükségesnek látszik a jelen rendelet keretében ezeknek a szabályoknak felállítására határidőt megállapítani;

Figyelembevétel, hogy az alkalmi járatokra vonatkozó közös szabályok alkalmazása nem támaszthat nehézségeket erre a fuvarozási kategóriára; hogy a liberalizálási intézkedések minden nehézség nélkül azonnal alkalmazhatók a zártajtós körjáratokra és az "odamenetben rakott és visszatérőben üres" alkalmi járatokra; hogy bizonyos "odamenetben üres és visszatérőben rakott" alkalmi járatokra a liberalizálási intézkedések ugyancsak minden nehézség nélkül közeli időpontban alkalmazhatók;

Figyelembevétel, hogy a vállalatok által saját munkásaikat szállító egyes fuvarozások felszabadítása valószínűleg nem támaszt nehézségeket a fuvarpiacon; hogy az ilyen fuvarozásokra érvényes szabályok ennél fogva könnyíthetők, oly módon, hogy az engedélyezési rendszert bizonyos meghatározott feltételekhez kötött igazolás rendszerével helyettesítik;

Figyelembevétel, hogy amint a menetrendszerű járatokra és az ingajáratokra vonatkozó közös szabályokat létrehozzák, közös szabályokat lehet majd felállítani a jelen rendeletben foglalt rendelkezéseknek a kívülálló országokból induló vagy oda irányuló nemzetközi közúti személyszállításokra kiterjesztése céljából;

Figyelembevétel, hogy a Közösség tagállamai közötti forgalom megkönnyítése érdekében egyszerűsíteni kell az alkalmi járatoknál az ellenőrzési formalitásokat és össze kell hangolni az igazgatási eljárásokat; hogy ebből a célból célszerűnek látszik a jelenleg használt okmányok helyettesítésére szolgáló egyetlen ellenőrző okmány létesítése,

Ezt a rendeletet hozta:

1. FEJEZET

MEGHATÁROZÁS

1. cikk. - 1. Menetrendszerű járatok azok a járatok, amelyek személyek szállítását meghatározott gyakorisággal és viszonylatban biztosítják, oly módon, hogy a személyeket előre megállapított megállóhelyeken vehetik fel és tehetik le.

/1/ J.O.C.E. 1965. április 12-i 62. sz. 905/65. old.

/2/ J.O.C.E. 1965. április 13-i 63. sz. 956/65. old.

2. Az üzemeltetési szabályzat vagy az ezt helyettesítő okmányok, amelyeket a tagállamok illetékes hatóságai jóváhagynak és a fuvarozó alkalmazásba vételüket megelőzően kihirdet, meghatározzák a fuvarozási feltételeket, különösen a járatok gyakoriságát, a menetrendeket, a díjszabásokat és a fuvarozási kötelezettséget, amennyiben ezeket a feltételeket törvényi vagy rendeleti szabályozás nem határozza meg.

3. Bármely fuvarozások szervezője, menetrendszerű járatoknak kell tekinteni azokat is, amelyek meghatározott kategóriák szállítását biztosítják más utasok kizárásával, amennyiben ezeket a fuvarozásokat az 1. pontban jelzett feltételek mellett folytatják. Ezeket a járatokat, amelyek különösen munkások szállítását a munkahelyre és a munkahelyről lakásukhoz valamint a tanulók szállítását az oktatási intézményekhez és onnan vissza lakásukhoz biztosítják - "különleges menetrendszerű járatok"-nak nevezik.

A járatok menetrendszerűségét nem érinti az a tény, hogy a fuvarozások megszervezése alkalmazkodik az érdekeltek változó igényeihez.

2. cikk. - 1. Az ingajáratokat azzal a céllal szervezik, hogy többszöri oda-vissza menetben, ugyanazon kiinduló helyről ugyanazon rendeltetési helyre előre összeállított utascsoportokat szállítsanak. Mindegyik csoportot, amely az odamenetben utazó személyekből áll, a későbbi visszautazás során szállítják vissza kiindulási helyére.

Indulási és rendeltetési hely alatt a kiinduló helységet és a rendeltetési helységet kell érteni, valamint ezeknek a helységeknek a környékét.

2. Tilos utközben utasokat felvenni vagy letenni.

3. Az ingajáratok sorozatának első visszautazása, és utolsó oda-menete üresen történik.

4. A 8. cikk rendelkezéseinek megfelelően határozzák majd meg:

- azokat a feltételeket, amelyek mellett bizonyos utasoknak megengedhető, hogy az 1. pontban foglaltaktól eltérően - egy másik csoporttal együtt utazzanak vissza;

- azokat a feltételeket, amelyek mellett a 2. pont rendelkezéseitől eltérés engedélyezhető;

- azokat a feltételeket, amelyek mellett a 3. pont rendelkezéseitől eltérés engedélyezhető;

- azokat a hatóságokat, amelyek a fenti kivételek engedélyezésére illetékesek.

3. cikk. - 1. Alkalmi járatok azok a járatok, amelyek nem felelnek meg sem a menetrendszerű járatokra az 1. cikkben adott meghatározásnak, sem az ingajáratokra a 2. cikkben adott meghatározásnak. Az alkalmi járatok közé tartoznak:

- a/ a zárt ajtós körjáratok, vagyis egy és ugyanazon járművel végrehajtott járatok, amelyek az egész útvonalon ugyanazt az utascsoportot szállítják és azokat kiindulási helyükre visszaviszik;

- b/ olyan járatok, amelyek utasokkal teli oda-menetből és utasok nélküli vissza-menetből állanak;

- c/ minden egyéb járat.

2. Az érdekelt tagállamok illetékes hatóságai által adott engedélyektől eltekintve, az alkalmi járatok menetközben utasokat nem vehetnek fel, és nem tehetnek le. E járatok bizonyos sűrűséggel közlekedhetnek, anélkül azonban, hogy alkalmi járat jellegüket elvesztenék.

4. cikk. - 1. Ennek a rendeletnek rendelkezéseit az olyan nemzetközi közúti személyszállításokra kell alkalmazni, amelyeket

- egyik tagállam területéről kiindulva és ugyanazon vagy egy másik tagállam területén lévő rendeltetési helyre végeznek;

- valamelyik tagállam területén bejegyzett gépjárművel végeznek, amely - szerkezeti típusa és felszerelése szerint - a gépkocsivezetővel együtt több mint 9 személy szállítására alkalmas és erre a célra van rendelve.

2. A Közösség tárgyalásokat kezd kivülálló országokkal, ha ez a jelen rendelet alkalmazása céljából szükségesnek mutatkoznék.

3. Amint a 7. és 8. cikkben jelzett közös szabályokat kiadták, a Tanács a legkedvezőbb határidőn belül gondoskodik - a Bizottság javaslata alapján - olyan közös szabályok felállításáról, amelyek ahhoz szükségesek, hogy ennek a rendeletnek az alkalmazását kivülálló országokból kiinduló vagy azokba irányuló nemzetközi közúti személyszállításokra kiterjesszék.

2. FEJEZET

KÖZÖS SZABÁLYOK

5. cikk. - 1. A 3. cikk 1. pontjának a/ és b/ alpontjaiban említett alkalmi járatok 1967. január 1-től kezdődően mentesek minden olyan fuvarozási engedély alól, amelyet nem a gépjárművet nyilvántartó állam, hanem a tagállam ad ki.

2. A 3. cikk 1. pontjának c/ alpontjában említett alkalmi járatok 1969. január 1-től mentesek minden olyan fuvarozási engedély alól, amelyet nem a gépjárművet nyilvántartó állam, hanem más tagállam ad ki, feltéve, hogy:

- az odamenetet üresen végzik és minden utast ugyanazon a helyen vesznek fel;

- és

- a/ az utasokat vagy már a felszállási hely országába érkezésük előtt kötött fuvarozási szerződéssel csoportosították, vagy

- b/ az utasokat ugyanaz a fuvarozó, a 3. cikk 1. pontjának b/ alpontja alatt jelzett feltételek mellett szállította abba az országba, ahol felszállnak és ebből az országból szállítják el őket, vagy

- c/ az utasokat meghívták valamely másik tagállamba, és a szállítási költségek a meghívó személyt terhelik. Az utasok ebben az esetben homogén csoportot kell alkotniuk, amelyet nem kizárólag ennek az utazásnak a céljából alakítottak meg.

3. A tagállamok engedélyezési kötelezettség alá vethetik a 3. cikk 1. pontjának c/ alpontjában említett alkalmi járatokat, amennyiben a jelen cikk 2. pontjában előírt feltételeknek nem tettek eleget.

4. Ennek a cikknek rendelkezéseit nem alkalmazzák, amennyiben a tagállamok közötti kétoldalú vagy többoldalú megállapodások keretében érvényben lévő szabályozások liberálisabb bánásmódot írnak elő.

6. cikk. - 1. 1967. január 1-től kezdődően mentesek minden engedély alól és csak igazolási rendszernek lesznek alávetve mindazok a közúti fuvarozások, amelyek során valamely vállalat saját munkásait szállítja, abban a mértékben, amennyiben a következő feltételek teljesítve vannak:

- a/ a fuvarozásokat olyan gépjárművekkel végzik, amelyek a vállalat tulajdonában vannak vagy amelyeket a vállalat részletfizetéssel vásárolt és amelyeket saját személyzete vezet;

- b/ a fuvarozások rendeltetése:

- a munkásoknak a munkahelyre vitele és lakóhelyükre visszaszállítása;

- a munkások helyválttatásának biztosítása ugyanazon vállalat különböző munkahelyei között.

2. Az 1. cikkben jelzett igazolást annak a tagállamnak illetékes hatósága adja ki, ahol a gépjárművet nyilvántartásba vették és az a teljes utvonatra érvényes, beleértve az átmenő utvonalat is. Az igazolásnak egyeznie

kell azzal a mintával, amelyet a Bizottság a tagállamokkal folytatott tanácskozás után rendeleti úton állapít meg.

7. cikk. - A Tanács, a szerződés 75. cikke rendelkezéseinek megfelelően, 1968. január 1. előtt megállapítja a közös szabályokat a menetrendszerű járatok részére.

8. cikk. - A Tanács, a szerződés 75. cikke rendelkezéseinek megfelelően, 1968. január 1. előtt megállapítja a közös szabályokat az ingajáratok részére.

3. FEJEZET

ELLENŐRZÉS ÉS JOGKÖVETKEZMÉNYEK

9. cikk. - 1. Azok a fuvarozók, akik a jelen rendelet 3. cikke szerinti alkalmi járatokat bonyolítanak le, az ellenőrzéssel megbízott közegek mindenkori felszólítására kötelesek felmutatni az engedélyt, amelyet a gépjárművet nyilvántartó tagállam illetékes hatósága, vagy bármely erre felhatalmazott szervezet állított ki. Ezt a nevére szóló okmányt a fuvarozó minden egyes utazásra külön-külön köteles kiállítani.

A Bizottság, a tagállamokkal folytatott tanácskozás után, állapítja meg az ellenőrző okmány mintáját, valamint használatának módzatait.

2. A 11. cikk rendelkezéseinek fenntartása mellett, ennek az ellenőrző okmánynak kell helyettesítenie a már meglévő ellenőrző okmányokat.

10. cikk. - A tagállamok, a Bizottsággal folytatott tanácskozás után, kellő időben meghozzák ennek a rendeletnek végrehajtásához szükséges törvényi és rendeleti szabályokat valamint igazgatási intézkedéseket.

Ezek a rendelkezések, többek között, az ellenőrzés megszervezéséről, az ellenőrzési eljárásról és az ellenőrzés eszközeiről, valamint a szabálysértések esetében alkalmazandó jogkövetkezményekről szólnak.

4. FEJEZET

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

11. cikk. - Ennek a rendeletnek 5. cikke nem módosítja azokat a feltételeket, amelyekhez az egyes tagállamok kötik az ott jelzett tevékenységek folytatását az állampolgáraik számára.

Ez a rendelet minden részletében kötelező erejű és mindegyik Tagállamban közvetlenül alkalmazandó.

Kelt Brüsszelben, 1966. július 28-án.

A Tanács
Elnök
S.A. Posthumus

/J.O.C.E. 1966. augusztus 9-i 147. sz. 2688/66. old./

5. 212/66/CEE sz. Bizottsági rendelet
a társasgépkocsival és autobusszal végzett nemzetközi közúti személyszállításokra vonatkozó közös szabályok bevezetéséről szóló 117/66/CEE sz. Tanácsi rendelet 6. és 9. cikkeiben jelzett egyes ellenőrzési okmányok mintájának létesítéséről
/1966. december 16./

Az Európai Gazdasági Közösség Bizottsága

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre;

Tekintettel az autobuszokkal végzett nemzetközi személyszállításokra érvényes közös szabályok bevezetéséről szóló 117/66/CEE sz. Tanácsi rendeletre /1/;

Tekintettel a Tagállamok által köztük és a Bizottság között, a 117/66/CEE sz. rendelet 6. és 9. cikkeinek megfelelően, 1966. november 3-án és 4-én folytatott tanácskozások során kifejtett véleményekre;

Figyelembevée, hogy a 117/66/CEE sz. rendelet 6. cikke 1. pontjának értelmében valamely vállalat által saját munkásainak szállítására végzett fuvarozások 1967. január 1-től kezdődően mentesek minden engedélyezési rendszer alól és csupán igazolási rendszer alá esnek, amennyiben bizonyos feltételek teljesítve vannak; hogy ugyanazon cikk 2. pontja értelmében a Bizottság megállapította az igazolás mintáját;

Figyelembevée, hogy a 117/66/CEE sz. rendelet 5. cikke értelmében ugyanazon rendelet 3. cikke 1. pontjának a/ és b/ alpontjában jelzett alkalmi járatok 1967. január 1-től kezdődően mentesek minden engedély alól, amelyet nem a gépjárművet nyilvántartó állam, hanem más tagállam ad ki;

Figyelembevée, hogy a 117/66/CEE sz. rendelet 9. cikke előírja, hogy a 117/66/CEE sz. rendelet 3. cikkében jelzett alkalmi járatoknál a fuvarozó köteles ellenőrző okmányt kitölteni; hogy ugyanezen cikk szerint ennek az ellenőrző okmánynak a mintáját a Bizottság állapítja meg;

Figyelembevée ennek következtében, hogy már most meg kell állapítani a 117/66/CEE sz. rendelet 6. cikke 1. pontjában jelzett fuvarozásokhoz az igazolás mintáját, valamint az ellenőrző okmány mintáját a fentemlített rendelet 3. cikk 1. pontja a/ és b/ alpontjában jelzett alkalmi járatokhoz;

Figyelembevée, hogy a 117/66/CEE sz. rendelet 10. cikke értelmében a Tagállamok adják ki a végrehajtási rendelkezéseket, amelyek többek között szabályozzák az ellenőrzési eljárást és az ellenőrzés eszközeit,

Ezt a rendeletet adta ki:

1. cikk. - 1. A 117/66/CEE sz. rendelet 6. cikkében jelzett fuvarozásokra szóló igazolás ennek a rendeletnek 1. mellékletében foglalt mintának kell megfeleljen; ez a melléklet ennek a rendeletnek elválaszthatatlan része.

2. Az igazolás szövegét annak a tagállamnak a hivatalos nyelvén vagy hivatalos nyelvein nyomtatják ki, ahol a gépjárművet nyilvántartásba vették.

3. Az igazolást a gépjárművet használó vállalat által tett nyilatkozat alapján adják ki.

4. Az igazolás legfeljebb egy évi időtartamra érvényes.

2. cikk. - 1. A 117/66/CEE sz. rendelet 3. cikke 1. pontjának a/ és b/ alpontjaiban jelzett, zárt ajtós körjáratokként vagy odamenetben utasokkal és vissza-menetben üresen közlekedő járatokként üzemeltetett alkalmi járatokra szóló ellenőrző okmányt menetlevél alakjában állítják ki, amelyek 50 darabonként két-két példányban füzetbe vannak egybefűzve; az eredeti példányok a füzetből kiemelhetők. Az ellenőrző okmánynak meg kell egyeznie a jelen rendelet 2. mellékletében szereplő mintával, amely a rendelet elválaszthatatlan része.

/1/ J. .E. 1966. augusztus 9-i 147. sz. 2688/66. old.

2. A füzetek a menetlevelekkel együtt perforált számokkal vannak ellátva. A menetlevelek ezen felül 1-50. kiegészítő sorszámot kapnak.

3. A füzet fedőlapjának valamint a menetlevelek előlapjának szövegét a gépjárművet nyilvántartó tagállam hivatalos nyelvén, vagy hivatalos nyelvein kell nyomtatni. A menetlevelek eredeti példányának hátoldala tartalmazza a menetlevelek előlapján lévő szöveg fordítását a Közösség többi hivatalos nyelvein.

3. cikk. - 1. A 2. cikkben jelzett füzetet a fuvarozó nevére állítják ki; ez a füzet nem ruházható át.

2. A menetlevelet a fuvarozónak kell két példányban kitöltenie, az utazás megkezdésekor. A menetlevél eredeti példányát annak az utazásnak az egész tartama alatt, amelyre kiállították, a gépkocsin kell tartani.

3. A fuvarozó felelős a menetlevél szabályszerű kezeléséért.

4. cikk. - A tagállamok, a 117/66/CEE sz. rendelet 10. cikkének keretében, kiadják a jelen rendelet végrehajtásához szükséges rendelkezéseket. Ezeknek a rendelkezéseknek, többek között, az alábbiakról kell szólniuk:

- a füzet érvényességének időtartama;

- a menetlevél eredeti és másolati példányainak kezelése és megőrzése.

A rendelkezésekben szabályozni lehet azokat a láttamozásokat, amelyeket az ellenőrzéssel megbízott közegek a menetlevelekre esetleg rávezetnek.

5. cikk. - Ez a rendelet a "Journal officiel des Communautés européennes" c. hivatalos lapban történt közzétételét követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet minden részletében kötelező erejű és a Tagállamokban közvetlenül alkalmazandó.

Kelt Brüsszelben, 1966. december 16-án.

A Tanács
Elnök
Walter Hallstein

/hátdoldal/

/fehér papír - 21 cm x 30 cm/

Szövegezve a gépjárművet nyilvántartó Tagállam hivatalos
nyelvén vagy nyelvein

Az okmányt kiállító állam.

Az illetékes hatóság megnevezése

- Az ország megkülönböztető jele - hiv. sz.

IGAZOLÁS

amelyet dolgozóknak, EGK Tagállamok között társasgépkocsival és autobusszal
végzett, a Tanács 1966. július 28-i 117/66/CEE sz. rendeletének 6. cikkében
jelzett közúti fuvarozására állítottak ki

/A vállalat számára fenntartott rész/

Alulírott
/név, utónév és minőség/

igazolja, hogy a

..... jeli forgalmi rendszámu társasgépkocsit vagy
autóbust, amelya tulajdona /1/
..... által részletre vásárolt /1/vállalat vagy cégjelzés,
teljes címennek a vállalatnak a személyzete vezeti és a vállalat dolgozóinak szállí-
tására szolgál1. /1/ -ből
/a felszállás helysége /helységei/..... -ra
/munkahely /munkahelyek/

és vissza

határátmenet / -ek/

2. /1/ és

..... között
/a vállalat munkahelye/

határátmenet / -ek/

..... -n. -én

.....
/aláírás/

/Az illetékes hatóság számára fenntartott rész/

Kiállította -én n.

/Az igazolást kiállító hatóság aláírása és bélyegzője/

/1/ A szükségtelen szöveg adott esetben törölendő.

/A használt gépjárművet nyilvántartó tagállam hivatalos nyelvén vagy nyelvein szövegezve/

Általános rendelkezések

A Tanács 1966. július 26-i 117/66/CEE. sz. rendeletének 6. cikke, amely rendelet a társasgépkocsival és autobusszal végzett nemzetközi közúti személyszállításokra érvényes közös szabályok bevezetéséről szól /J.O.C.E. 1966. augusztus 9-i 147. sz. 2688/66. old./:

"1. 1967. január 1-től kezdődően mentesek minden engedély alól és csak igazolási rendszernek lesznek alávetve mindazok a közúti fuvarozások, amelyek során valamely vállalat saját munkásait szállítja, amennyiben a következő feltételek teljesítették:

a/ a fuvarozásokat olyan gépjárművekkel végzik, amelyek a vállalat tulajdonában vannak vagy amelyeket a vállalat részletfizetéssel vásárolt és amelyeket saját személyzete vezet;

b/ a fuvarozások rendeltetése:

- a munkásoknak a munkahelyre vitele és lakóhelyükre visszavitele;

- a munkások helyváltoztatásának biztosítása ugyanazon vállalat különböző munkahelyei között.

2. Az 1. cikkben jelzett igazolást annak a tagállamnak illetékes hatósága adja ki, ahol a gépjárművet nyilvántartásba vették és az a teljes útvonalra érvényes, beleértve az átmenő útvonalakat is."

/Borító lap - első oldala/
/szöld papír - 30 cm x 42 cm méretű/

/Szövegezve a gépjárművet nyilvántartó Tagállam hivatalos
nyelvén vagy nyelvein/

Az okmányt kiállító állam

Az illetékes hatóság vagy szervezet

- Az ország megkülönböztető jele -

megnevezése

. sz. Füzet

Menetlevél - füzet

- Zárt ajtós járatok részére és

- Odamenetben utasokkal és visszamenetben üresen közlekedő, a Tanács
1966. július 28-i 117/66/CEE sz. rendelete 3. cikk 1. pontja a. és
b. alpontjaiban jelzett járatok részére.

A fuvarozó neve és utóneve vagy cégjelzése:

.

Címe

.

/a füzet kiadásának időpontja/

.

/a kiállító hatóság vagy szer-
vezet aláírása és bélyegzője/

/Szövegezve a használt gépjárművet nyilvántartó tagállam hivatalos nyelvén vagy nyelvein/

Fontos figyelmeztetés

1. 1967. január 1-től mentesek minden olyan fuvarozási engedély alól, amelyet nem a gépjárművet nyilvántartó állam, hanem más tagállam ad ki, a Tagállamok közötti, a menetlevél 4.a/ és b/ alpontjaiban jelzett alkalmi járatok, azaz:

a/ a zárt ajtós járatok, vagyis az ugyanazzal a gépjárművel végrehajtott járatok, amelyek az egész útvonalon ugyanazt az utascsoportot fuvarozzák és azt kiindulási helyére visszaviszik;

b/ olyan járatok, amelyek utasokkal teli odamenetből és üres vissza-utból állnak,

amelyeket valamely Tagállamban nyilvántartott gépjárművel végeznek, és amelyek konstrukciós típusuk és felszerelésük szerint a gépkocsivezetőt beleszámítva, 9-nél több utas szállítására alkalmasak és erre a célra szolgálnak.

2. Az érdekelt Tagállamok illetékes hatóságai által adott engedélyektől eltekintve, az alkalmi járatok utközben utasokat fel nem vehetnek, és le nem szállíthatnak.

3. A fenti 1. pontban jelzett alkalmi járatokhoz a fuvarozónak minden utazás megkezdése előtt két példányban menetlevelet kell kitöltenie. A menetlevél eredeti példányát az utazás egész ideje alatt a gépjárműben kell tartani és azt az ellenőréssel megbízott közegek kérésére fel kell mutatni.

4. A fuvarozó felelős a menetlevél szabályszerű kezeléséért.

5. A menetlevél-füzetet a fuvarozó nevére állítják ki és az nem ruházható át másra.

6. A menetlevél-füzetet a használt gépjárművet nyilvántartó Tagállam illetékes hatósága vagy erre felhatalmazott bármely szervezete adja ki.

5. Utasok /neve és utónevük kezdő betűje/

1.	26.
2.	27.
3.	28.
4.	29.
5.	30.
6.	31.
7.	32.
8.	33.
9.	34.
10.	35.
11.	36.
12.	37.
13.	38.
14.	39.
15.	40.
16.	41.
17.	42.
18.	43.
19.	44.
20.	45.
21.	46.
22.	47.
23.	48.
24.	49.
25.	50.

6. Megjegyzés - előre nem látott változások - kivételek a 117/66/CEE sz. rendelet 3. cikk 2. pontja szerinti utközbeni fel- és leszállási tilalom alól:

/a menetlevél kiállításának időpontja/ . . . /a fuvarozó aláírása/

Esetleges ellenőrző láttamozások

6. A Tanács 1968. július 19-i 1017/68 sz. /CEE/ rendelete a versenyszabályoknak a vasuti, közuti és belvízi fuvarozási szektorra történő alkalmazásáról.

/Ezt a szöveget teljes egészében a "Concurrence" /Verseny/ címszó alatt tettük közzé./

/J.O.C.E. 1968. július 23-i 175. sz./

7. A Tanács 1968. július 19-i 1018/68 sz. /CEE/ rendelete a Tagállamok közötti közuti árufuvarozásra vonatkozó közösségi kontingens felállításáról.

/Ezt a szöveget teljes egészében a "Concurrence" /Verseny/ címszó alatt tettük közzé./

/J.O.C.E. 1968. július 23-i 175. sz./

8. A Tanács 1174/68. sz. /CEE/ rendelete a Tagállamok közötti közuti árufuvarozásra érvényes villa-díjszabási rendszer létesítéséről
/1968. július 30./

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa,

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 75. cikkére;

Tekintettel a Bizottság javaslatára;

Tekintettel a Közgyűlés véleményére;

Tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére;

Figyelembevétel, hogy a fuvardíjak és fuvarozási feltételek a szerződés által előírányzott közös közlekedéspolitikai fontos elemei;

Figyelembevétel, hogy - miután ezt a rendszert elsősorban a Tagállamok közötti közuti árufuvarozásra kell alkalmazni, ebből a célból ezekre a fuvarozásokra olyan kötelező villa-díjszabást kell bevezetni, amely az illetékes hatóságok által hatályba léptetett és kihirdetett díjszabások rendszeréből áll, és amelynek a rendelkezései a fuvardíjak és a fuvarozási feltételek megállapítására kötelezőek, az ebben a rendeletben foglalt kivételek és eltérések fenntartása mellett;

Figyelembevétel, hogy, a szerzett tapasztalatok tekintetbe vételének lehetősége érdekében, a bevezetett rendszert 1971. december 31-ig kell alkalmazni; hogy érvényét további egy évvel meg kell hosszabbítani, ha a Tanács eddig az időpontig a későbbiekben alkalmazandó rendszerről nem határoz;

Figyelembevétel, hogy a jelen rendelet által megállapított tarifális szabályozás nem érinti a fuvarozó közreműködőinek belépése esetén e közreműködők helyzetét és javadalmasításuk módozatait;

Figyelembevétel, hogy a díjszabásokat úgy kell megállapítani, hogy az uralkodó helyzettel való visszaélést és a túlzottan költséges versenyt elkerüljék; hogy ezeket a díjszabásokat alapidíjakból kiindulva kell meghatározni, tekintetbe véve a fuvarozási szolgáltatások költségét, a piac helyzetét és azt, hogy a fuvarozók méltányos hasznának a megszerzése lehetséges legyen;

Figyelembevétel, hogy meg kell határozni azokat a feltételeket, amelyek mellett a Tagállamok a díjszabásokat meghatározzák vagy módosítják;

Figyelembevéve, hogy meg kell határozni azokat a feltételeket, amelyek mellett a fuvarozók a villa-dijszabásoktól eltérő fuvardíjak alkalmazására vonatkozó külön szerződéseket köthetnek; hogy a fuvarpiacon jelentkező zavarok esetében a külön szerződések kötését meg határozott időtartamra előzetes jóváhagyásnak lehessen alávetni;

Figyelembevéve, hogy a villa-dijszabásban rendezni kell a megfelelő közzétételi módokat, mind a dijszabásokra, mind a külön szerződésekre vonatkozóan; hogy, annak érdekében, hogy az illetékes hatóságok kielégítő ismereteket nyerhessenek a piacról, szűrőpróbaszerű vizsgálatok szervezését kell előírni a dijszabás villa-értékei között alkalmazott fuvardíjak tekintetében;

Figyelembevéve, hogy annak érdekében, hogy a Bizottságot a rendelet végrehajtására kapott feladatokban segítsék, szükségesnek látszott a Tagállamok által kijelölt szakértőkből álló tanácsadó bizottság felállítása;

Figyelembevéve, hogy a rendelet alkalmazásának biztosításához ellenőrző és megtorló eszközökkel kell rendelkezni;

Figyelembevéve, hogy meg kell határozni azokat a feltételeket, amelyek mellett ezt a rendeletet, tekintetbe véve a szerződés 232. cikke 1. pontjának rendelkezéseit, az Európai Szén és Acélközösséget létrehozó szerződés hatálya alá eső fuvarozásokra alkalmazni kell;

Figyelembevéve, hogy gazdasági és gyakorlati okokból az új rendszer alkalmazását bizonyos fuvarozásokra nem szükséges megkövetelni;

Ezt a rendeletet adta ki:

1. cikk. - 1. Ezt a rendeletet a Közösség Tagállamai között végzett közúti áru fuvarozásokra kell alkalmazni, akkor is, ha a fuvarozás egy része kívülálló országban átmenetben történik.

2. Az 1. pontban jelzett fuvarozások kötelező villa-dijszabási rendszernek vannak alávetve.

3. Kötelező dijszabás alatt olyan dijszabást kell érteni, amelyet az illetékes hatóságok léptetnek hatályba és hirdetnek ki, és amelyek a rendelkezési fuvardíjak és fuvarozási feltételek megállapítására köteleznek, az ebben a rendeletben jelzett kivételek és eltérések fenntartása mellett.

2. cikk. - 1. A villa-dijszabás az első cikk értelmében felső és alsó határokkal meghatározott díjakból áll. E két határ közötti különbség a villa nyílása.

2. A villa-nyílása a felső dijszabás határ 2%-ában van meghatározva.

3. Meghatározott fuvarozáshoz a fuvardíjak szabadon állapíthatók meg a megfelelő villa-dijszabás felső határa és alsó határa között.

Az 5. cikk fenntartása mellett tilos olyan szerződések kötése, amelyek a villák felső és alsó határán kívül eső fuvardíjakról szólnak.

3. cikk. - 1. Mindegyik dijszabást a villa közepén fekvő alapdíjból kiindulva kell megállapítani.

Az alapdíjat úgy állapítják meg, hogy számításba veszik a megfelelő fuvarozási szolgáltatások átlagos költségét, beleértve a jól vezetett és a fuvarozási kapacitás rendes kihasználási feltételeit élvező fuvarozónál számítható kereskedelmi forgalmazási költségeket, valamint tekintetbe veszik a piac helyzetét és azt, hogy a fuvarozó méltányos hasznának elérése lehetséges legyen.

2. A dijszabásokat a fuvarozási szolgáltatások körülményei szerint differenciálni lehet, mégpedig a küldemény műszaki és gazdasági jellemzőinek, a forgalmi viszonylatoknak, a kiszolgáltatási határidőknek, a tonnamennyiségnek, az áru kategóriáknak megfelelően.

4. cikk. - 1. A díjszabásokat a közvetlenül érdekelt Tagállamok, vagyis azok a Tagállamok, amelyeknek területén az árut berakják vagy kirakják, közös egyetértéssel állapítják meg és módosítják.

Mindegyik Tagállam a díjszabások felállítására vagy módosítására folytatott tárgyalások befejezésétől számított vagy adott esetben a 2. pont b/ al-pontjában jelzett eljárás befejezésétől számított két hónapi határidőn belül hatályba lépteti ezeket a díjszabásokat.

2. A Bizottság tanácskozási joggal résztvehet az 1. pontban jelzett díjszabások felállítására vagy módosítására vonatkozó tárgyalásokon; az érdekelt tagállamoknak a megegyezést elősegítő javaslatokat tehet.

Ebből a célból a Tagállamok a Bizottsággal közlik a szükséges adatokat.

a/ Ha a közvetlenül érdekelt Tagállamok között megegyezés jön létre, ezt haladéktalanul közlik a Bizottsággal és a többi Tagállammal.

Mindegyik Tagállam kérheti a Bizottságot, hogy vizsgálja meg ezeket a megállapodásokat. A Bizottság a 11. cikkben jelzett különleges bizottsággal folytatott tanácskozás után, a legrövidebb határidőn belül ajánlást tehet.

b/ Ha az 1. cikkben jelzett tárgyalások nem vezetnek megegyezésre vagy ha a 15. cikkben jelzett tárgyalások az előírt határidőn belül nem vezetnek megegyezésre, a nézeteltérést bármely érdekelt Tagállam kérésére a Bizottság elé terjesztik. A Bizottság, a 11. cikkben jelzett különleges bizottsággal folytatott tanácskozás után, a legrövidebb határidőn belül határozatot hoz, amelyet megküldenek az érdekelt Tagállamoknak és egyidejűleg a többi Tagállamokkal közölnek.

Ez a határozat husz napi határidő elteltével végrehajthatóvá válik, ha csak ennek a határidőnek lejártá előtt valamelyik Tagállam ezt a kérdést a Tanács elé nem terjeszti.

Ebben az esetben a Tanács, husz napi határidőn belül, minősített többséggel határoz.

c/ A Tanácsnak, vagy a Bizottságnak a határozatai mindaddig érvényben vannak, amíg az érdekelt Tagállamok esetleg megállapodást nem kötnek, vagy amíg a Tanács vagy a Bizottság az ebben a cikkben meghatározott eljárás szerint új határozatot nem hoz.

3. A díjszabásokat a Tagállamok közlik a Bizottsággal.

5. cikk. - 1. Eltérően a 2. cikk 3. pontjától, a fuvarozó és a vele szerződő fél írásbeli különleges szerződéseket köthetnek, amelyek a villák felső és alsó határain kívül eső fuvardíjak alkalmazásáról szólnak.

Ilyen szerződések az alábbi feltételek mellett köthetők:

- olyan körülmények között, amelyekkel a díjszabások megállapításánál nem számoltak, különösen ha a különleges szerződések a verseny követelményeinek felelnek meg vagy ha azokat bizonyos időtartamra kötik, és

- ha a különleges szerződések legalább 3 hónap alatt fuvarozandó legkevesebb 500 tonnára vonatkoznak.

Mindegyik különleges szerződésnek azonban mindenképpen fenn kell tartania, vagy meg kell javítania a fuvarozó üzemvitelének pénzügyi eredményeit.

2. A fuvarozó köteles a különleges szerződéseket, megkötésük után haladéktalanul közölni a származási Tagállam illetékes hatóságaival, vagyis annak a Tagállamnak hatóságaival, amelynek területén a gépjárművet nyilvántartásba vették, vagy amelynek területén az árut berakták, abban az esetben ha a nyilvántartási állam nem az, amelynek területén az árut berakták vagy kirakták.

A szerződésről szóló közléshez csatolja mindazt az anyagot, amely a szerződés megkötésének és a kikötött fuvardíjaknak a szükségességét igazolja.

3. Ezek a hatóságok az okmányok másolatát megküldik az érdekelt Tagállamok illetékes hatóságainak, vagyis a gépjárművet nyilvántartó Tagállam és

azon Tagállamok hatóságainak, amelyek területén az árut berakták vagy kirakták.

4. Az előző 2. és 3. pontokban jelzett hatóságok, az okmányok közlésének megtörténte után elvégzik mindazokat az ellenőrzéseket és vizsgálatokat, amelyeket kívánatosnak tartanak annak ellenőrzése végett, hogy a szerződő felek megtartották-e a rendelet előírásait.

5. Abban az esetben, ha az ellenőrzések annak megállapításához vezetnének, hogy a rendelet előírásait megsértették,

- a Tagállamok illetékes hatóságai megkövetelhetik, hogy azok a fuvarozók, akiknek a járművei a területükön vannak nyilvántartásba véve, meghatározott időtartam lejártáig csak a 6. pont második bekezdésében meghatározott feltételek mellett adandó előzetes engedély birtokában teljesíthetnek különleges szerződéseket;

- az érdekelt Tagállamok illetékes hatóságai, az általuk meghozható igazgatási intézkedéseken kívül, kérhetik a gépjárművet nyilvántartó Tagállam illetékes hatóságaitól a fenti intézkedések megtételét. A gépjárművet nyilvántartó állam tájékoztatja a többi Tagállamot és a Bizottságot az esetleges meghozott intézkedésekről.

6. Abban az esetben, amikor bizonyos termékek fuvarpiacán, egyes viszonylatokban zavarok vannak, minden különleges szerződés megkötése, meghatározott időtartamra a közvetlenül érdekelt Tagállamok, vagyis azon Tagállamok illetékes hatóságainak előzetes jóváhagyásától tehető függővé, amelyeknek területén az árut berakták vagy kirakták.

A fuvarozó a kérdéses fuvarozást csak azt követően hajthatja végre, hogy megkapta azon Tagállam illetékes hatóságainak engedélyét, amelynek területén az árut berakták, amely hatóságokkal annak a Tagállamnak az illetékes hatóságai egyetértésüket közölték, amelynek területén az árut kirakják.

7. Ezt az eljárást kell érvénybe léptetni, egy hónappal azt követően, hogy a közvetlenül érdekelt Tagállam ezt kérte, ha másik közvetlenül érdekelt Tagállam azt elfogadta. Mindegyik Tagállam kérheti a Bizottságot, hogy vizsgálja meg ezt az eljárást. A Bizottság, a 11. cikkben jelzett különleges bizottsággal folytatott tanácskozás után, a legrövidebb határidőn belül ajánlatot tesz.

Ha a másik közvetlenül érdekelt Tagállam nem ad kedvező választ a kérdésre, az eljárást csak azután lehet érvénybe léptetni, hogy a Tanács, a Bizottság által a 11. cikkben jelzett különleges bizottsággal folytatott tanácskozás után tett javaslat alapján minősített többséggel határozott.

8. A piacot megzavartnak kell tekinteni különösen akkor, ha az alkalmazott árak átlagos szintje bizonyos időn át nem elegendő a helyesen vezetett és a kapacitása rendes kihasználási feltételeit élvező fuvarozó rentabilitásának biztosításához.

6. cikk. - A villadijszabásokat az érdekelt Tagállamokban hivatalosan közzé kell tenni. Ez a közzététel tartalmazza a hatályba léptetésük időpontját. Ami a fuvardíjakat illeti, csak a felső határt kell közzétenni.

7. cikk. - Azokat a fuvardíjakat és fuvarozási feltételeket, amelyek az 5. cikknek megfelelően, eltérnek a kihirdetett díjszabásoktól, az illetékes hatóságok közlik a 8. cikkben jelzett szervekkel.

8. cikk. - 1. Mindegyik állam kijelöli vagy létrehozza azt a szervet vagy azokat a szerveket, amelyeket a 7. cikkben jelzett fuvardíjak és fuvarozási feltételek közzétételével bíznak meg.

2. Ezek a szervek késedelem nélkül közzéteszik mindazoknak a velük közölt külön szerződéseknek a következő elemeit, amelyek az ő körzetükben fekvő helységben berakott küldemény fuvarozására vonatkoznak:

- a fuvarozó neve;
- az érdekelt viszonylatok;

- az áru természete;
- a tonna-mennyiség;
- a kikötött fuvardíjak;
- a szerződés megkötésének időpontja;
- a szerződés tartama;
- a fő különleges feltételek.

Ezen kívül ezek a szervek minden hónap végén összeállítást készítenek és tesznek közzé azokról a szerződésekről, amelyek berakási és lerakási helye az ő körzetükben van, árukategóriánként és viszonylatonként osztályozva.

Ezeket az összeállításokat késedelem nélkül megküldik a Bizottságnak, amely azokat a Tagállamok illetékes hatóságaival közli. A Bizottság az összeállítások alapján hat hónaponként jelentést készít.

9. cikk. - A 7. és 8. cikk alkalmazásának feltételeit és módzatait a Bizottság, a 11. cikkben jelzett különleges bizottsággal folytatott tanácskozás után, ennek a rendeletnek hatálybalépésétől számított hat hónapos határidőn belül megállapítja.

10. cikk. - 1. Annak lehetővé tétele érdekében, hogy az illetékes hatóságok a piacról kielégítő ismeretekkel rendelkezzenek a díjszabási villaágakon belül alkalmazott fuvardíjakra vonatkozóan szurópróbaszerű vizsgálatokat kell tartani.

Ezek a vizsgálatok bizonyos áruk fontosabb viszonylatokban történő fuvarozásánál alkalmazott fuvardíjakra vonatkoznak.

E szurópróbaszerű vizsgálatok eredményeit nem teszik közzé. Közlik azonban azokat az érdekelte Tagállamokkal és a Bizottsággal, azoknak a feladatoknak teljesítése érdekében, amelyeket a piac feletti felügyelet terén rájuk bíztek.

2. A Tanács, a Bizottság által a 11. cikkben jelzett különleges bizottsággal folytatott tanácskozás után tett javaslat alapján, minősített többséggel döntve, a szükséghez képest meghatározza e szurópróbaszerű vizsgálatok programját valamint azok végrehajtásának módzatait.

11. cikk. - 1. A Bizottság mellett különleges bizottságot állítanak fel, abból a célból, hogy a Bizottságot segítse ennek a rendeletnek és a rendelet alkalmazására elfogadott előírásoknak a végrehajtásában.

A különleges bizottság az egyes Tagállamok által kinevezett legfeljebb két-két kormányzszakértőből áll; elnöke a Bizottság képviselője.

A különleges bizottságot az elnök saját kezdeményezésére, vagy valamelyik Tagállam kérésére legalább 8 nappal az ülést megelőzően hívja össze, megjelölve a napirendet; sürgős esetben ezt a határidőt csökkenteni lehet.

2. A Bizottság kérésére a különleges bizottság tanácsadó jellegű véleményt alakít ki azokban az esetekben, amelyek a rendeletben kifejezetten elő vannak írva. A különleges bizottság véleményét indokolni kell és azt az elnök által megszabott határidőn belül kell megadni. A véleményt a szerződés 148. cikke 2. pontjának első bekezdésében és második bekezdése első mondatában foglalt rendelkezéseknek megfelelően, minősített többséggel fogadják el. Az elnök a szavazásban nem vesz részt.

3. A különleges bizottság hat hónaponként jelentést készít a piac alakulásáról.

4. A különleges bizottság minden tájékoztatást megkap, amely a rábízott feladatok ellátásához szükséges. Hivatalból megkapja a Bizottságtól azokról a szerződésekről készített összeállításokat, amelyeket a 8. cikk rendelkezéseinek megfelelően, a kihirdetéssel megbízott szervezetek közzétettek.

Eltérően az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés 79. cikke

3. pontjának végrehajtásaként, a fuvardíjak és fuvarozási feltételek terén fennálló megkülönböztetések eltörlésére vonatkozóan hozott 11. sz. rendelet 15. cikke 2. pontjától /1/, a különleges bizottság e rendelet alkalmazása keretében összegyűjtött adatokat is megismerheti.

12. cikk. - 1. A Tagállamok, kellő határidőn belül, a Bizottsággal folytatott tanácskozás után, meghozzák a törvényhozási, rendeleti valamint igazgatási szabályokat, amelyek ennek a rendeletnek végrehajtásához szükségesek.

Ezek a rendelkezések, többek között, az ellenőrzés szervezéséről, eljárásról és eszközöiről, valamint a megsértésük esetén alkalmazható szankciókról szólnak.

2. Ha valamely Tagállam kéri vagy ha ezt maga célszerűnek tartja, a Bizottság tanácskozik az érdekelt Tagállamokkal az 1. pontban jelzett rendelkezésekre vonatkozó tervezetekről.

3. A Tagállamok kölcsönösen segítséget nyújtanak egymásnak a jelen rendelet előírásainak alkalmazása és annak ellenőrzése érdekében.

4. Ha valamely Tagállam illetékes hatósága a jelen rendelet előírásainak megsértéséről tudomást szerez, azt közli a közvetlenül érdekelt többi Tagállammal. Az illetékes hatóságok kölcsönösen megadnak egymásnak minden felvilágosítást e szabálysértésekkel szemben alkalmazott szankciókra vonatkozóan.

13. cikk. - E rendelet alkalmazása során kapott tájékoztatásokat hivatali titoktartási kötelezettség védi, kivéve azokat, amelyek kihirdetését az említett rendelet kifejezetten előírja.

14. cikk. - Ennek a rendeletnek az előírásait az Európai Szén- és Acélközösséget megalapító szerződés hatálya alá tartozó fuvarozásokra is alkalmazni kell, ha csak ez a szerződés vagy az alkalmazására hozott rendelkezések nem írnak elő különleges intézkedéseket.

15. cikk. - A díjszabásoknak a 4. cikkben előírányzott eljárás szerinti megállapítása legkésőbb e rendelet hatálybalépését követő egy éven belül meg kell történnék.

A díjszabások megállapítására irányuló tanácskozásokat legkésőbb e rendelet hatálybalépését követő tíz hónapon belül meg kell kezdeni.

16. cikk. - Ez a rendelet nem alkalmazandó:

a/ azokra a fuvarozásokra, amelyeknek a feladója és a címzettje azonos és a küldemény súlya 5 tonnát nem halad meg;

b/ azokra a fuvarozásokra, amelyek teljes útvonalának hossza 50 km-t nem halad meg;

c/ azokra az áru fuvarozásokra, amelyek a Tanácsnak, a nemzetközi fuvarozások egyes közös szabályainak megállapítására vonatkozó, első irányelve 1. és 2. mellékleteiben fel vannak sorolva /idegen számlára történő közúti áru fuvarozások /2//;

d/ azokra a fuvarozásokra, amelyeknek végrehajtásához mind a fuvarszekély, mind a forgalmat illetően kivételes eszközökre van szükség.

17. cikk. - Ez a rendelet 1971. december 31-ig érvényes. Mindazonáltal továbbí egy évi időtartamra hatályban marad abban az esetben, ha a Tanács 1971. december 31. előtt nem határozná a továbbiakban alkalmazandó rendszer felől.

18. cikk. - Ez a rendelet minden részletében kötelező érvényű és mindegyik Tagállamban közvetlenül alkalmazandó.

Kelt Brüsszelben, 1968. július 30-án.

A Tanács
Elnök
G. Medici

/J.O.C.E. 1968. augusztus 6. L 134. sz. 1. old.

/1/ J.O.C.E. 1960. augusztus 16-1. sz. 1121/60. old.

/2/ J.O.C.E. 1962. február 6-1. sz. 2005/62. old.

1. A Tanács határozata

a Tagállamok által a közlekedés területén tervezett, egyes törvényi és rendeleti szabályokra vagy igazgatási intézkedésekre vonatkozó előzetes vizsgálat és tanácskozás eljárásának bevezetéséről
/1962. március 21./

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa,

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződés rendelkezéseire, különösen annak 75. cikkére;

Tekintettel a Bizottság javaslatára;

Miután tanácskozott a Gazdasági és Szociális Bizottsággal és az Európai Parlamenti Közgyűléssel;

Figyelembevételre, hogy a szerződés célkitűzéseinek közös közlekedéspolitika keretében történő megvalósítása érdekében előzetes vizsgálati és tanácskozási eljárást kell bevezetni a Tagállamok által a közlekedés területén tervezett egyes rendelkezésekre vonatkozóan;

Figyelembevételre, hogy az ilyen eljárás hasznos eszköz arra, hogy a Tagállamok és a Bizottság közötti szoros együttműködést a szerződés célkitűzéseinek megvalósítása érdekében megkönnyítsék és annak elkerülésére, hogy a Tagállamok közlekedéspolitikája a jövőben eltérően alakuljanak;

Figyelembevételre, hogy az ilyen eljárás ezen túlmenően előmozdítja a közös közlekedéspolitika fokozatos bevezetésének a megkönnyítését,

a Tanács a következő határozatot hozta:

1. cikk. - Abban az esetben, ha valamely Tagállam a vasuti, közúti vagy a belvízi közlekedés területén olyan törvényi vagy rendeleti szabályokat vagy olyan igazgatási intézkedéseket szándékozik hozni, amelyek lényeges hatással lehetnek a közös közlekedéspolitika megvalósítására, a Bizottságot erről kellő időben írásban értesíti és egyidejűleg tájékoztatja arról a Tagállamokat.

2. cikk. - 1. A Bizottság az első cikkben jelzett értesítés kézhezvételétől számított 30 napon belül közli véleményét vagy ajánlását a tagállammal; egyidejűleg tudatja ezt a többi tagállammal.

2. Mindegyik Tagállam a Bizottság elé terjesztheti a szóbanforgó rendelkezésekre vonatkozó észrevételeit; egyidejűleg közli azokat a többi Tagállammal.

3. Ha valamely Tagállam kéri, vagy célszerűnek tartja, a Bizottság a szóbanforgó rendelkezés tárgyában valamennyi Tagállammal tanácskozik. Ez a tanácskozás a 4. pontban jelzett esetben utólag is megtörténhet, harminc napon belül.

4. A Bizottság a tagállam kérésére megőrizheti az első pontban meghatározott határidőt vagy annak hozzájárulásával meghosszabbíthatja azt. A határidőt tíz napra kell csökkenteni, ha a Tagállam kijelenti, hogy az általa tervezett rendelkezések sürgős jellegűek. Ha a határidőt csökkentették és vagy meghosszabbították, a Bizottság erről a Tagállamokat értesíti.

5. A Tagállam a szóbanforgó rendelkezést csak az első vagy a 4. pontban jelzett határidő letelte után, vagy azt követően lépteti hatályba, hogy a Bizottság megadta véleményét vagy ajánlását, kivéve a rendkívüli sürgősség esetét, amely a Tagállam azonnali beavatkozását követeli meg. Ebben az e-

setben a Tagállam azonnal tájékoztatja a Bizottságot és a jelen cikkben elő-
írt eljárást utólag, ennek a tájékoztatásnak a beérkezésétől számított 30
napon belül folytatják le.

3. cikk. - E határozat címzettjei a Tagállamok.

Kelt Brüsszelben, 1962. március 21-én.

A Tanács
Elnök

M. Couve de Murville

/J.O.C.E. 1962. április 3-i 23. sz. 720/62. old./

2. A Tanács 64/389/CEE sz. határozata
a fuvarozásra szolgáló vasuti és közúti pályák, valamint a hajózható vízi-
utak költségeire vonatkozó adatgyűjtés megszervezéséről
/1964. június 22./

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa,

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különö-
sen annak 75. cikkére;

Tekintettel a Bizottság javaslatára;

Tekintettel a Közgyűlés véleményére /1/;

Tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére /2/;

Figyelembevétel, hogy a közös közlekedéspolitika kialakításával együttjár a pálya-
használatra vonatkozó belső rendelkezések összehangolása, amelynél te-
kintettel kell lenni minden olyan egyenlőtlenség kiküszöbölésének szük-
sésségére, amely alkalmas a verseny meghamisítására a közlekedésben;

Figyelembevétel, hogy e cél elérése érdekében, többek között, a lehető leg-
teljesebb ismeretekkel kell rendelkezni a pályaköltségekről; hogy ebből
a célból a Tagállamok és a fuvarozási módok összességére vonatkozóan
adatgyűjtést kell szervezni közös elvek alapján és közös viszonyítási
időszakra,

Az alábbi határozatot hozta:

1. cikk. - A fuvarozásra szolgáló vasuti és közúti valamint a hajózható
víziutak költségeire vonatkozóan a Közösségen belül közös elvek alapján a-
datgyűjtést szerveznek.

A tagállamokat bízzák meg, hogy ezt a vizsgálatot a saját területükön
szervezzék meg és végrehajtsák.

2. cikk. - 1. A vizsgálat célja, hogy meghatározzák:

a/ a pályaköltségek teljes összegét;

b/ azt a részt, amely ezekből a költségekből a pályák fuvarozási funkció-
jának tulajdonítható, abban az esetben, ha a pályák egyidejűleg egyéb funk-
ciót is betöltenek;

c/ ezeknek a költségeknek a fuvarozás különböző kategóriáit terhelő ré-
sét.

2. Az adatgyűjtés az 1966. év adataira vonatkozik majd.

/1/ J.O.C.E. 1964. február 8.-i 24. sz. 421/64. old.

/2/ V.8.: J.O.C.E. 1964. június 29-i 102. sz. 1600/64. old.

3. cikk. - A pályák használatára vonatkozó azoknak az adatoknak az összegyűjtése végett, amelyek ismerete az első cikkben jelzett adatgyűjtés végrehajtásához szükséges, a Tagállamok az 1965-1966 évekből számlálásokat és szűrőpróbavizsgálatokat végeznek.

Az említett évek mindegyike során végrehajtandó számlálásokat és szűrőpróbavizsgálatokat a Bizottság a Tagállamokkal folytatott tanácskozás után 1964. július 15. illetőleg 1965. április 30. előtt határozattal tűzi ki.

4. cikk. - A Tanács, 1965. április 30. előtt egyhangú határozattal állapítja meg a Bizottság javaslata alapján az adatgyűjtés alkalmazási területét valamint a 2. cikkben jelzett költségek meghatározásának és elszámolásának módszereit.

5. cikk. - A Tagállamok kellő időben meg hozzák az adatgyűjtés szervezéséhez és végrehajtásához szükséges törvényi és rendeleti szabályokat és megteszik az igazgatási intézkedéseket és azokat a Bizottság tudomására hozzák.

6. cikk. - A Tagállamok legkésőbb 1967. december 31-én közlik a Bizottsággal az adatgyűjtés eredményeit. A Bizottságot segítik az eredmények összehasonlításában és felhasználásában.

7. cikk. - A Bizottság 1968. június 30. előtt jelentést terjeszt a Tanács elé az adatgyűjtés eredményeiről valamint tanulmányt terjeszt elő a pályaköltségek fedezésének módzatairól.

A jelentéshez a közlekedési pályákra bevételei és kiadásai állandó és egyseges könyvelésének bevezetésére vonatkozó javaslatokat csatol.

8. cikk. - E határozat címzettjei a Tagállamok.

A Tanács
Elnök
A. Bertrand

/J.O.C.E. 1964. június 29-i 102. sz. 1598/64. old./

3. A Bizottság 64/449/CEE sz. határozata az 1965. évben végrehajtandó közúti forgalom számlálásáról, a Tanács 1964. június 22-i, a pályaköltségekkel kapcsolatos adatgyűjtés szervezéséről szóló határozatának végrehajtásaként /1964. július 10./

Az Európai Gazdasági Közösség Bizottsága,

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 75. cikkére;

Tekintettel a Tanács 1964. június 22-i, a vasuti, a közúti és a belvízi közlekedést szolgáló pályák költségeire vonatkozó adatgyűjtés szervezéséről szóló határozatára /1/;

Tekintettel a Tagállamok által, a Bizottsággal 1964. június 30-án - a Tanács fentidézett határozata 3. cikke 2. bekezdése szerint - folytatott tanácskozás során kifejezésre juttatott véleményre;

Figyelembevételével, hogy a Tanács említett határozata szerint a Tagállamok 1965. és 1966. évben külön-külön számlálásokat és szűrőpróbavizsgálatokat végeznek abból a célból, hogy adatokat gyűjtsenek a vasuti, a közúti és a belvízi közlekedésre szolgáló pályák használatáról, hogy ugyanazon határozat értelmében a számlálásokat és a szűrőpróbavizsgálatokat az 1965.

/1/ J.O.C.E. 1964. június 29-i 102. sz. 1598/64. old.

évre vonatkozóan a Bizottság által a Tagállamokkal folytatott tanácskozás után 1964. július 15. előtt hozott határozattal kell megállapítani;

Figyelembevétel, hogy a pályahasználatra vonatkozó végleges adatokat az 1966. évre, a pályaköltségekről végrehajtott vizsgálat viszonyítási évére kell vonatkoztatni; hogy ezért célszerűnek látszik ezeket az adatokat, amelynyire csak lehet, 1966-ban összegyűjteni és 1965-ben csak olyan számlálásokat és szűrópróba vizsgálatokat szabad elvégezni, amelyek végrehajtása ebben az évben gyakorlati természetű indokok alapján kívánatos;

Figyelembevétel, hogy a vasuti, a közuti és a belvízi közlekedésre szolgáló pályák használatára vonatkozó adatok összegyűjtését teljes egészében 1966-ban lehet végrehajtani, tekintettel azoknak a statisztikai munkálatoknak a jelentőségére, amelyeket két területen rendes körülmények között már elvégeztek;

Figyelembevétel, hogy ez a feltétel nincs teljesítve, a vasuti, közuti és belvízi közlekedésre szolgáló pályák használatával kapcsolatos adatokra vonatkozóan, amelyek a lényegüket tekintve speciális munkálatok tárgyául kell szolgálnanak; hogy kívánatos ezeket a munkálatokat, amelyek igen jelentős eszközök rendelkezésre bocsátását igénylik az 1965. és az 1966. évekre elosztani; hogy az 1965. évi programot a forgalomszámlálás megszervezésére kell korlátozni, miután ilyen számlálást a Tagállamok ennek az évnél korábban mindenképpen végeznek az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának belső fuvarozási Bizottságától származó ajánlásnak megfelelően; hogy elvben ezeket a számlálásokat olyan utakon kell végrehajtani, amelyek a települési központokon kívül futnak, települési központokon belüli forgalom meghatározására alkalmas gyakorlati módszerek kidolgozását megvárva;

Figyelembevétel, hogy a pályaköltségekre vonatkozó adatgyűjtés érdekében az évi forgalomról, gépkocsi/km-ekben kifejezve, a különböző gépkocsikategóriákról a különböző kategóriájú utakon, a lehető legteljesebb és leg részletesebb ismeretek szükségessége; hogy a számlálásokat úgy kell szervezni, hogy ezeket az adatokat meg lehessen határozni; hogy ennek következtében meg kell határozni a számlálás területét és pontosan ki kell jelölni azokat a gépkocsikategóriákat, amelyekre vonatkozóan meg kell határozni az évi gépkocsi/km- teljesítményeket;

Figyelembevétel, hogy nem szükséges, és nem is lehetséges a tagállamok részére egységes számlálási módszereket meghatározni; hogy ugyanakkor a kiválasztott módszereknek megfelelően pontos eredményeket kell biztosítaniok,

Az alábbi határozatot hozta:

1. cikk. - 1. A tagállamok 1965-ben közuti forgalomszámlálásokat hajtanak végre.

Ezeknek a forgalomszámlálásoknak a területét az 1. melléklet határozza meg, amely a jelen határozat elválaszthatatlan része.

2. Az 1. pontban jelzett számlálásokat oly módon kell megszervezni, hogy kielégítő pontossággal és az 1. mellékletben felsorolt mindegyik utkategóriára meg lehessen határozni a 2. mellékletben foglalt jegyzékben felsorolt mindegyik gépkocsikategóriára vonatkozó évi gépkocsi/km-adatokat; a 2. melléklet a jelen határozat elválaszthatatlan része.

3. A 2. pontban jelzett adatokat elkülönítve kell meghatározni az abban a tagállamban nyilvántartott gépkocsikra, ahol a számlálást végzik és a többi tagállamban nyilvántartott gépkocsikra.

2. cikk. - A tagállamok kellő időben minden törvényi és rendeleti szabályt meghoznak és minden igazgatási intézkedést megtesznek, amely az első cikkben jelzett számlálások végrehajtásához szükséges és ezeket a Bizottság tudomására hozzák. Különösen rendelkezésére bocsátanak a területükön végrehajtott számlálás módszereire vonatkozó minden részletes dokumentációt.

3. cikk. - E határozat címzettjei a Tagállamok.

Kelt Brüsszelben, 1964. július 10-én.

A Bizottság
Elnök
Walter Hallstein

MELLÉKLETEK

1. Melléklet

Számlálási terület

A forgalomszámlálást mindegyik Tagállamban az alább felsorolt kategóriájú utakon végzik.

A számlálásokat ezeknek az utaknak azokon a részein végzik, amelyek kívül esnek a települési központokon és amelyek a gépkocsiközlekedés számára nyitottak; a települési központok határait mindegyik ország tekintetében az illető ország saját törvényi és rendeleti szabályai vagy igazgatási intézkedései alapján vagy ezek hiányában az ország szokásainak megfelelően fogják meghatározni.

Belga Királyság:

1. Autópályák;
2. Más állami utak;
3. Tartományi utak;
4. Községi utak.

Német Szövetségi Köztársaság:

1. Bundesautobahnen /Szövetségi autópályák/;
2. Bundesstrassen /Szövetségi országutak/;
3. Landstrassen I. Ordnung /I. rendű országutak/;
4. Landstrassen II. Ordnung /II. rendű országutak/;
5. Gemeindestrassen /részben/ /Községi utak/.

Francia Köztársaság:

1. Autópályák;
2. Országutak;
3. Megyei utak /részben/;
4. Községi utak /részben/.

Olaszország:

1. Autostrade /autópályák/;
2. Strade statali /országutak/;
3. Strade provinciali e strade comunali /tartományi utak és községi utak/.

Luxemburgi Nagyhercegség:

1. Országutak;
2. Felújított utak;
3. Helyiérdekű utak.

Holland Királyság:

1. Autosnelwegen /gyorsforgalmu autópályák/;
2. Overige wegen van het Rijkswegenplan /elsőrendű utak/ /Országos utépítési terv szerinti főközlekedési utak/;
3. Wegen van de provinciale wegenplannen /másodrendű utak/ /Tartományi utépítési terv szerinti utak/.

A gépjármű-kategóriák jegyzéke

- a/ Segédmotor nélküli kerékpárok.
- b/ Segédmotoros kerékpárok.
- c/ Motorkerékpárok, oldalüléssel vagy oldalülés nélkül, beleértve a scootereket és a háromkerekes motoros járműveket;
- d/ Személyszállításra szolgáló gépkocsik, ideértve az ún. "kereskedelmi" gépjárműveket, amelyeken legfeljebb 9 ülőhely van /beleértve a gépkocsivezető ülőhelyét/ pótkocsival vagy anélkül /az utánfutók pótkocsinak tekintendők/;
- e/ Kis tehergépkocsik /1,499 tonna hasznos terhelést meg nem haladó gépjárművek/pótkocsival vagy anélkül, és pótkocsi nélküli vontatók /kivéve a mezőgazdasági vontatókat/;
- f/ /i/ könnyű tehergépkocsik /1,5 to-tól 4,999 to-ig terjedő hasznos terheléssel/pótkocsi nélkül;
- /ii/ könnyű tehergépkocsik /1,5 to-tól 4,999 to-ig terjedő hasznos terheléssel/ pótkocsival /1/;
- g/ /i/ nehéz tehergépkocsik /5 to és ennél nagyobb hasznos terheléssel pótkocsi nélkül;
- /ii/ nehéz tehergépkocsik /5 to és ennél nagyobb hasznos terheléssel, pótkocsival;
- /iii/ vontató gépkocsi nyerges pótkocsival /5 to és ennél több hasznos terheléssel.
- h/ /i/ rendkívüli fuvarozásokra, vagyis a súly- és méretek tekintetében előírt határokat meghaladó fuvarozásokra szolgáló gépkocsik vagy összekapcsolt gépjárművek;
- vontatók egy vagy több pótkocsival;
- tehergépkocsik két vagy több pótkocsival;
- vontatók egy nyergespótkocsival és egy vagy több pótkocsival;
- /ii/ különleges gépek /hengerlő gépek, bulldozerek, mozgó daruk, stb./.
- i/ Mezőgazdasági vontatók pótkocsival vagy anélkül;
- j/ Autobuszok, társasgépkocsik, trolibuszok, pótkocsival vagy pótkocsi nélkül;
- k/ Villamosok, amelyek az uttesten lévő vágányon közlekednek, egy vagy több pótkocsival vagy pótkocsi nélkül;
- l/ Állattal vontatott járművek.

/J.O.C.E. 1964. július 30-i 123. sz. 2084/64. old./

/1/ Az f /i/ és f /ii/ közötti megkülönböztetés fakultatív.

4. A Bizottság 65/258/CEE sz. határozata a közlekedési pályák használatára vonatkozóan 1966-ban végrehajtandó számlálásokról és szűrőpróba vizsgálatokról /1965. április 27./

Az Európai Gazdasági Közösség Bizottsága,

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre;

Tekintettel a Tanács 1964. június 22-i 64/389/CEE sz. határozatára, amely a vasuti, a közuti és a belvízi közlekedésre szolgáló pályák költségeire vonatkozó adatgyűjtés szervezésére vonatkozik /1/ és különösen annak 3. cikkére;

Tekintettel a Tagállamok által, a 64/389/CEE sz. határozat 3. cikke 2. bekezdésének megfelelően 1965. április 13-án a Bizottsággal folytatott tanácskozás során kifejezésre juttatott véleményre;

Figyelembevétel, hogy e határozat értelmében a Tagállamok számlálásokat és szűrőpróba vizsgálatokat végeznek abból a célból, hogy adatokat gyűjtsenek a vasuti, a közuti és a belvízi közlekedésre szolgáló pályák használatáról; hogy az 1966. évben végrehajtandó számlálásokat és szűrőpróba vizsgálatokat a Bizottság által a Tagállamokkal folytatott tanácskozás után hozandó határozattal 1965. április 30-ig állapítják meg;

Figyelembevétel, hogy ezeket a fentjelzett adatokat elkülönítve kell meghatározni azokra a pályákra vonatkozóan, amelyekre vonatkozóan a költségeket is külön mérik fel;

Figyelembevétel, hogy ami a vasutat és a belvízi utakat illeti, az összegyűjtendő adatoknak részletes ismereteket kell nyújtaniuk a pályáknak a szolgáltatás természet és a használt jármű típusa szerint osztályozott különböző fuvarozási kategóriák által történő használatáról;

Figyelembevétel, hogy ami az utakat illeti, a forgalomszámlálásokat a Bizottság 64/449/CEE sz. 1964. július 10-én kelt /2/ határozata végrehajtásaként 1965-ben már elvégezték; hogy emellett új számlálást kell végezni, amely lehetővé teszi az 1965. évi eredmények extrapolálását az 1966. évre, a pályaköltségekről folytatandó adatgyűjtés viszonyítási évére; hogy azokon az utakon, amelyeken a forgalom számlálása 1965-ben nem történt meg, rendszeres számlálásokat kell végezni 1966-ban; hogy a számlálásokat és számításokat minden esetben úgy kell megszervezni, hogy kielégítő pontossággal meghatározható legyen - gépjármű-km-ekben - a különböző kategóriájú utakon a különböző kategóriába sorolt gépjárművek forgalma;

Figyelembevétel, hogy a pályaköltségekről végzendő adatgyűjtés igényeinek kielégítésére fokozott szükség van arra, hogy részletesebb adatokat gyűjtsenek a tehergépjárművek bizonyos kategóriáira vonatkozóan; hogy ebből a célból kiegészítő számlálásokat és számításokat kell végezni oly módon, hogy mindegyik utkategóriára vonatkozóan megállapítható legyen e járművek szolgáltatásainak a megengedett hasznos terhelés, a tengelyek száma és a tengelyenkénti tényleges terhelésnek megfelelő megoszlása;

Figyelembevétel, hogy, gyakorlati okokból az 1965. évi számlálásokból ajánlatos kizárni a községi igazgatás alá tartozó utakat;

Figyelembevétel, hogy mégis szükséges ismerni a legfontosabb gépjármű-kategóriák forgalmát ezeken az utakon, a települési központokon belül és kívül; hogy e cél elérésére a legalkalmasabb mód az, ha a tagállamok a választásuk szerinti módszereket felhasználva végzik el ezeket a becsléseket,

Az alábbi határozatot hozta:

/1/ J.O.C.E. 1964. június 29-i 102. sz. 1589/64. old.

/2/ J.O.C.E. 1964. július 30-i 123. sz. 2084/64. old.

1. cikk. - A vasuti, a közuti és a belvízi közlekedésre szolgáló pályák használatára vonatkozó adatok 1966. évben történő összegyűjtése céljából a Tagállamok, saját területükre vonatkozóan, maguk végzik el az ebben a határozatban megjelölt munkálatokat.

1. FEJEZET

Vasut

2. cikk. - A tagállamok a vasuti pályák használatára vonatkozó számlálásokat és szűrőpróba vizsgálatokat végeznek a következő évi adatok meghatározása céljából:

- vonatkilométerek;
- összes brutto tonnakilométerek;
- szállított utasok;
- utaskilométerek;
- fuvarozott tonna;
- netto tonnakilométerek.

Ezeket az adatokat elkülönítve határozzák meg a pályaköltségekre vonatkozó adatgyűjtés alkalmazási területére eső hálózatokon, amely területet a Tanács a 64/389/CEE sz. határozat 4. cikkének alkalmazásaként fog megállapítani és az adatokat a jelen határozat 1. mellékletében foglalt minta szerinti táblázatokban közlik.

2. FEJEZET

Közut

3. cikk. - 1. A 64/449/CEE sz. határozat 2. mellékletében megjelölt egyes jármű-kategóriák által teljesített évi gépjárműkilométerek meghatározása céljából, a tagállamok, a jelen határozat 2. mellékletében felsorolt utkategóriák mindegyikére nézve a 2. és 3. pontokban meghatározott módokat szerint forgalomszámlálást végeznek.

2. Azoknak az utaknak a tekintetében, amelyeknek a forgalmát 1965-ben megszámlálják, új forgalomszámlálást kell végezni abból a célból, hogy e számlálásoknak eredményeit, kielégítő pontossággal - esetleg más eszközökkel összekapcsolva - az 1966. évre extrapolálni lehessen.

3. Ami azokat az utakat illeti, amelyeken 1965-ben nem végeztek forgalomszámlálást, a forgalomszámlálásokat és a gépjárműkilométerek meghatározását a 64/449/CEE sz. határozat 1. cikke 2. és 3. bekezdésében foglalt rendelkezéseknek megfelelően kell elvégezni.

4. A tagállamok a jelen cikk végrehajtásaként végzett munkálatok eredményeit a 3. mellékletben foglalt mintának megfelelő táblázatokba foglalják, külön-külön a 2. mellékletben megjelölt utkategóriákra vonatkozóan.

4. cikk. - 1. A Tagállamok a 64/449/CEE sz. határozat 2. mellékletének j/ és g/ alpontja alatt felsorolt járműkategóriáknál kiegészítő szűrőpróba vizsgálatokat vagy adatgyűjtéseket végeznek, amelyek célja:

a/ annak a kulcsnak meghatározása, amely szerint ezek által a járműkategóriák által teljesített évi járműkilométerek a tengelyek száma és a hasznos terhelés szerint megoszthatók;

b/ pontos ismeretek szerzése e járműkategóriák forgalmának összetételéről, tengelykilométerekben kifejezve, a tényleges tengelyterhelés arányában.

2. A tagállamok az első bekezdés végrehajtásaként elvégzett munkálatok eredményeit a 4. mellékletben foglalt mintának megfelelő táblázatokba fog-

lalják külön-külön a 2. mellékletben megjelölt mindegyik utkategóriára.

5. cikk. - A 64/449/CEE sz. határozattól eltérően a községi igazgatás alá tartozó utak ki vannak zárva az 1965. évi forgalomszámlálások alkalmazási területéből.

Ez a rendelkezés nem alkalmazandó a Holland Királyságra.

6. cikk. - Az 5. cikkben jelzett utakra, és a Holland Királyság tekintetében, a tervekben nem szereplő burkolatu utakra vonatkozóan, akár a települési központokon belül, akár azokon kívül vannak, a Tagállamok felbecsülik az 1966. évben teljesített járműkilométereket a 64/449/CEE sz. határozat 2. mellékletében felsorolt d/, e/, f/ és j/ alpontok alatti járműkategóriák mindegyikére vonatkozóan, anélkül, hogy további felosztásokat végeznének ezeken a kategóriákon belül vagy megkülönböztetéseket tennének a járművek nyilvántartási állama szerint.

A becslésnél alkalmazott módszereket a tagállamok határozzák meg.

3. FEJEZET

Hajózható víziutak

7. cikk. - 1. A Tagállamok számlálást és szűrőpróba vizsgálatot végeznek saját hálózatauk hajózható vízi utainak használatáról a következő évi adatoknak hajó kategóriáiként történő meghatározása céljából:

- hajókilométer;
- brutto tonnakilométer;
- netto tonnakilométer;
- zsilipeken áthaladó hajók száma.

Ezeket az adatokat elkülönítve állapítják meg a pályaköltségekről szóló adatgyűjtés alkalmazási területén kijelölt egyes pályákra, amelyeket a Tanácsnak kell a 64/389/CEE sz. határozat végrehajtásaként meghatározni; az adatokat a jelen határozat 5. mellékletében foglalt mintának megfelelő táblázatokba foglalják.

2. A hajózható víziutak azon szakaszaira vonatkozóan, amelyek két tagállam között közös határt alkotnak, az 1. pontban jelzett adatokat az érintett tagállamok a 6. mellékletben meghatározott rendelkezéseknek megfelelően állapítják meg.

4. FEJEZET

Záró rendelkezések

8. cikk. - A Tagállamok kellő időben kiadnak minden törvényi és rendeleti szabályt és megtesznek minden igazgatási intézkedést, amely a jelen határozatban jelzett munkálatok megszervezéséhez és végrehajtásához szükséges és azokat a Bizottság tudomására hozzák. A tagállamok 1965. december 31. előtt, részletes adatokkal szolgálnak különösen azokról a statisztikai módszerekről, amelyeket alkalmazni terveznek.

9. cikk. - A tagállamok legkésőbb 1967. december 31-ig közlik a Bizottsággal a jelen határozatban jelzett munkálatok eredményeit. Segítik a Bizottságot az eredmények összehasonlításában és felhasználásában.

10. cikk. - A mellékletek a határozat elválaszthatatlan részei.

11. cikk. - E határozat címzettjei a Tagállamok.

Kelt Brüsszelben, 1965. április 27-én.

A Bizottság
Elnök
Walter Hallstein

MELLÉKLETEK

1. Melléklet

A vasuti pályák használatára vonatkozó adatok /1/

/2. cikk/

Tagállam:
Vasut:

Megnevezés	Személy- forgalom	Áru- forgalom /2/	Egyéb szolgáltatás /3/	Ösz- szes
1. Vonat-kilométer				
2. Összes brutto tonna- kilométer /4/				
3. Szállított utasok		-	-	
4. Utas-kilométer		-	-	
5. Fuvarozott poggyász, to		-	-	
6. Fuvarozott árutonna		-	-	
7. Poggyász, to	-			
8. Netto tkm /utkm/	-			

/1/ Ki vannak zárva azok az adatok, amelyek a vasutak által üzemeltetett közúti fuvarozásokra vonatkoznak.

/2/ Kizárólag a kereskedelmi forgalom.

/3/ A szolgálati, munka, segély, kísérelti vonatokra és az önkezelési fuvarozásokra stb. vonatkozó adatok.

/4/ Beleértve a vontató gép súlyát is.

2. Melléklet

Számlálások, szűrőpróba vizsgálatok vagy kiegészítő
adatgyűjtések alkalmazási területe

/3. és 4. cikk/

A szűrőpróba vizsgálatok, számlálások vagy kiegészítő adatgyűjtések mindegyik Tagállamban az alább felsorolt ut-kategóriákra vonatkoznak, tekintet nélkül arra, hogy azok a települési központokon belül vagy azokon

kívül fekszenek-e, amennyiben a gépjármű forgalom számára meg vannak nyitva /1/:

Belga Királyság:

1. Autópályák;
2. Más országutak;
3. Tartományi utak.

Német Szövetségi Köztársaság:

1. Bundesautobahnen /Szövetségi autópályák/;
2. Bundesstrassen /Szövetségi országutak/;
3. Landstrassen I. Ordnung /I. rendű országutak/;
4. Landstrassen II. Ordnung /II. rendű országutak/.

Francia Köztársaság:

1. Autópályák;
2. Országutak;
3. Megyei utak.

Olasz Köztársaság:

1. Autostrade /autópályák/;
2. Strade statali /országutak/;
3. Strade provinciali /tartományi utak/.

Luxemburgi Nagyhercegség:

1. Országutak;
2. Felújított utak.

Holland Királyság:

- | | |
|--|---------------------|
| <ol style="list-style-type: none">1. Autosnelwegen van het Rijkswegenplan 1958
/Gyorsforgalmu autóutak az 1958. évi ut-
építési tervből/2. Andere wegen van het Rijkswegenplan 1958
/Egyéb utak az 1958. évi utépítési tervből/3. Wegen van de provinciale wegenplannen
/secundaire wegen/
/Utak a tartományi utépítési tervekből/
/másodrangú utak/4. Wegen van de tertiaire wegenplannen
/Utak a harmadrendű utépítési tervekből/ | } /elsőrangú utak/; |
|--|---------------------|

3. Melléklet

Evi jármű-km jármű-kategóriánként
/3. cikk 4. pont/

Tagállam:
Ut-kategória:

/1/ Nem mérik fel a kerékpárok /segédmotor nélküli vagy segédmotoros/
kizárólagos használatára rendelt utak forgalmát.

Jármű kategóriák	Jármű-km /milliókban/		
	Belföldi járművek	Külföldi járművek	Összes
a/ Kerékpárok segédmotor nélkül			
b/ Segédmotoros kerékpárok			
c/ Motorkerékpárok oldalüléssel vagy oldal- ülés nélkül, beleértve a scootereket és a háromkerekes motorkerékpárokat			
d/ Személyszállításra szolgáló gépjárművek, beleértve az ún. kereskedelmi gépjárműve- ket, amelyeken legfeljebb 9 ülőhely van /beleszámítva a gépkocsivezető ülőhelyét/ pótkocsival vagy anélkül /az utánfutók pótkocsinak tekintendők/			
e/ Kis tehergépkocsik /1,499 tonna hasznos terhelést meg nem haladó gépjárművek pót- kocsival vagy anélkül/ és pótkocsi nél- küli vontatók /kivéve a mezőgazdasági vontatókat/			
f/ i/ Könnyű tehergépkocsik /1,5 to-tól 4,999 to-ig terjedő hasznos terhe- léssel/ pótkocsi nélkül			
ii/ Könnyű tehergépkocsik /1,5 to-tól 4,999 to-ig terjedő hasznos terhe- léssel/ pótkocsival /1/			
g/ i/ Nehéz tehergépkocsik /5 to és en- nél nagyobb hasznos terheléssel/ pótkocsi nélkül			
ii/ Nehéz tehergépkocsik /5 to és en- nél nagyobb hasznos terheléssel/ pótkocsival			
iii/ Vontatók nyergespótkocsival /hasz- nos terhelés 5 to és ennél több/			
h/ i/ Rendkívüli fuvarozásokra, vagyis a súly- és méretek tekintetében előírt határokat meghaladó fuvaro- zásokra szolgáló gépkocsik vagy összekapcsolt gépjárművek Vontatók egy vagy több pótkocsival Tehergépkocsik két vagy több pót- kocsival Vontatók egy nyergespótkocsival és egy vagy több pótkocsival			
ii/ Különleges gépek /hengertő gépek, bulldózerek, mozgó daruk, stb./			
i/ Mezőgazdasági vontatók, pótkocsival vagy pótkocsi nélkül			
j/ Autóbuszok, társasgépkocsik és trolibu- szok, pótkocsival vagy pótkocsi nélkül			
k/ Villamosok, amelyek az uttesten lévő vá- gányon közlekednek, egy vagy több pótko- csival vagy pótkocsi nélkül			
l/ Allattal vontatott járművek			

/1/ Az f/i/ és f/ii/ kategória közötti megkülönböztetés fakultatív.

Az f/ és g/ jármű-kategóriára vonatkozó szűrőpróba vizsgálat és kiegészítő adatgyűjtés eredményei

/4. cikk 2. pont/

Tagállam:

Ut-kategória:

/ezer egység/

Jármű kategória /1 to hasznos terhelés szerinti szakaszokban/	Jármű- km/1/	Tengely km /2/ első tengely	Tengely km /2/ hátsó tengely
		egyes /3/ kettős/4/	egyes/3/ kettős/4/
A tényleges tengelyterhelés 0,5 ton- nája szerinti szakaszokban			

1. Könnyű tehergépkocsik /1,5 to - 4,999 to hasznos terheléssel/
2. Pótkocsik könnyű tehergépkocsikhoz
3. a/ Nehéz tehergépkocsik /5 to és ennél nagyobb hasznos ter-
heléssel/ két tengelyűek
- b/ Nehéz tehergépkocsik /5 to és ennél nagyobb hasznos ter-
heléssel/ három tengelyűek
4. a/ Kéttengelyű pótkocsik nehéz tehergépkocsikhoz
- b/ Három vagy több tengelyű pótkocsik nehéz tehergépkocsik-
hoz.
5. a/ Vontatók nyergespótkocsival /5 to vagy ennél nagyobb
hasznos terheléssel/ egy tengelyűek
- b/ Vontatók nyergespótkocsival /5 to vagy ennél nagyobb
hasznos terheléssel/ két, vagy több tengelyűek

1. A felmért vagy megszámlált gépkocsik számának és a szóbanforgó utszakasz kilométer-hosszának a szorzata.

2. A felmért vagy megszámlált tengelyek és a szóbanforgó utszakasz kilométer-hosszának a szorzata.

3. A táblázatnak ebben a részében minden egyéb tengely-kategória által végzett szolgáltatást fel kell venni, kivéve a 4. pont szerint meghatározott kettős tengelyeket.

4. A táblázatnak ebben a részében a kettős tengelyek tengely-kilométereit veszik fel. Kettős tengely-nek kell tekinteni két tengely együttesét, amelyek egymástól való távolsága 1 m vagy ennél hosszabb, de 2 m-nél rövidebb és mindegyik tengely azonos terhelést hord.

A tengelykilométerek kiszámítása és a tényleges tengely-terhelés szerinti osztályozás szempontjából, ezeket a tengelyeket egységekként kell tekinteni.

A hajózható vízi utak használatára vonatkozó adatok

/7. cikk 1. pont/

Tagállam:

Ut, utszakasz vagy utcsoport:

/ezer egység/

Hajó kategória	Hajó km	Brutto tkm	Netto tkm	Zsilipeken áthaladó/1/ hajók száma
a/ Motoros hajók /2/ Brutto-terhelés: - 250 to alatt - 250 to-tól 400 to-ig - 400 to-tól 650 to-ig - 650 to-tól 1000 to-ig - 1000 to-tól 1500 to-ig - 1500 to felett a/ összes				
b/ Uszály /2/ Brutto-terhelés: - 250 to alatt - 250 to-tól 400 to-ig - 400 to-tól 650 to-ig - 650 to-tól 1000 to-ig - 1000 to-tól 1500 to-ig - 1500 to felett b/ összes				
c/ Bárka Brutto-terhelés: - 400 to alatt - 400 to-tól 650 to-ig - 650 to-tól 1000 to-ig - 1000 to-tól 1500 to-ig - 1500 to felett c/ összes				
d/ Tengeri hajók Netto-terhelés: - 300 NRT alatt - 300 NRT-től 1000 NRT-ig - 1000 NRT és e felett d/ összes		/3/ /3/ /3/	/3/ /3/ /3/	
e/ Vontatók Vondóerő: - 250 LE alatt - 250 LE-től 400 LE-ig - 400 LE-től 1000 LE-ig - 1000 LE és e felett e/ összes		- - - -	- - - -	- - - -
f/ Tolóhajók Tolóerő: - 250 LE alatt - 250 LE-től 400 LE-ig - 400 LE-től 1000 LE-ig - 1000 LE és e felett f/ összes		- - - -	- - - -	- - - -

/1/ Mindegyik zsiliipen történő átmenetet külön kell számítani egy és ugyanazon hajónál, tehát egy hajót annyiszor számolnak, ahány esetben a zsiliipen áthalad.

/2/ A bruttó terhelés első két lépcsője közötti megkülönböztetés fakultatív.

/3/ Ez a megjelölés fakultatív.

A hajózható vízi utak két tagállam közös határát alkotó szakaszaira vonatkozó adatok meghatározásáról szóló rendelkezések

/7. cikk 2. pont/

A hajózható
vízi ut neve

Az adatokat meghatározza

Lys	Belgium völgymentben a P.K. 55 Franciaország hegymenetben a P.K. 55
Moselle	Német Szövetségi Köztársaság völgymentben 242 P.K.
Rhin	Német Szövetségi Köztársaság hegymenetben 174 P.K. Német Szövetségi Köztársaság völgymentben 226,55 P.K. Német Szövetségi Köztársaság hegymenetben 859,07 P.K.
Sarre	Hollandia völgymentben 859,07 P.K. Német Szövetségi Köztársaság völgymentben 64,98 P.K. Franciaország hegymenetben 64,98 P.K.

/J.O.C.E. 1965. május 12-i 82. sz. 1405/65./

5. A Tanács 65/270/CEE sz. határozata
a Tanács 1964. június 22-i 64/389/CEE sz. határozatának alkalmazásáról,
amely a fuvarozásra szolgáló vasuti, közuti pályák valamint a hajózható
víziutak költségei tárgyában végzendő adatgyűjtés megszervezésére vonatkozik
/1965. május 13./

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre;

Tekintettel a Tanács 1964. június 22-i 64/389/CEE sz. és a fuvarozásra szolgáló vasuti és közuti pályák, valamint a hajózható víziutak költségeire vonatkozó adatgyűjtés megszervezéséről szóló határozatára /1/ és különösen annak 4. cikkére;

Tekintettel a Bizottság javaslatára;

Figyelembevée, hogy a 64/389/CEE sz. határozat értelmében a Tanácsnak meg kell állapítania a pályák költségeire vonatkozó adatgyűjtés alkalmazási területét, valamint e költségek meghatározásának és elszámolásának a módjait,

Figyelembevée, hogy a különböző lehetséges módszerek közötti választás ebben a tekintetben olyan természetű, hogy előre utal arra, miként történik majd a közös közlekedéspolitikai keretében, a pályahasználatra érvényes adózási rendszer későbbi megállapítása; hogy, ezen a területen minden előzetes elkötelezettség elkerülése céljából, a lehető legtöbb adatot össze kell gyűjteni, amely biztosítja a különböző lehetséges megoldások alkalmazásából származó következmények felmérését;

Figyelembevée, hogy jelenleg ezeket az adatokat a teljes pályahálózatra vonatkozóan mégsem lehet összegyűjteni; hogy gyakorlati okokból a globális adatok kimutatását a tényleges kiadásokra kell korlátozni; hogy egyes másodrendű fontosságú pályákat nehézség nélkül ki lehet zárni a felmérés alkalmazási területéből;

Figyelembevée, hogy a szükséges kiegészítő adatok megszerzésének a legmegfelelőbb útja az, hogy műszaki és gazdasági kritériumok függvényében kiválasztott különleges esetekre vonatkozóan végeznek tanulmányokat; hogy ezeket a tanulmányokat úgy kell megszervezni, hogy meg lehessen világí-

tani azokat a kérdéseket, amelyeket a főbb lehetséges megoldások alkalmazása a pályák használatára vonatkozóan a költségek elszámolása és a pénzügyi rendszer tekintetében felvet;

Figyelembevéve, hogy annak érdekében, hogy a Tagállamok által végzett tanulmányok végrehajtásának a lehető legnagyobb mértékű egyöntetűsége biztosítva legyen, ajánlatos, hogy a Bizottság előzetesen kísérleti tanulmányt végezzen;

Figyelembevéve, hogy a jelen határozat által előírt tanulmányok eredményes lefolytatásának biztosítása érdekében ajánlatos, hogy a Bizottságot kormányzszakértők külön bizottsága segítse;

A következő határozatot hozta:

1. cikk. - A közös közlekedéspolitikai keretében a pályahasználat terén alkalmazandó pénzügyi rendszer meghatározásához szükséges értékelési elemek összegyűjtése érdekében, és annak a rendszernek az előzetes meghatározása nélkül, amelynek a közlekedés területén a versenyfeltételek egyenlőségét biztosítani kell, a Tagállamok elvégzik az ebben a határozatban részletezett munkálatokat.

A Bizottság biztosítja a Tagállamokra eső munkálatok egészének technikai koordinálását.

2. cikk. - 1. A tagállamok elvégzik a közlekedési pályákra vonatkozó 1966. évi kiadások kimutatását, e költségek finanszírozási módjától függetlenül.

A Tagállamok e költségeket úgy mutatják ki, hogy az a lehető legnagyobb mértékben megfeleljen az 1. mellékletben foglalt sémának, megkülönböztetve a következő költségeket:

- a/ Új építések és bővítések költségei;
- b/ Újjáépítések és felújítások költségei;
- c/ Fenntartási költségek;
- d/ Működtetési és üzemeltetési költségek.

2. Az 1. pontban jelzett költségeket azokra a pályákra vonatkozóan mutatják ki, amelyek a 2. mellékletben meghatározott adatgyűjtés alkalmazási területére esnek. Ezeket a költségeket a mellékletben meghatározott pályákra nézve külön-külön mutatják ki.

3. Az 1. pont rendelkezéseitől eltérően, a közszégi igazgatás alá tartozó közúti pályákra vonatkozó költségeket globálisan mutatják ki.

Hollandia tekintetében ilyen pályáknak tekintendők a Waterschappen alá tartozó pályák.

4. A Tagállamok 1967. december 31. előtt közlik a Bizottsággal a fenti rendelkezéseknek megfelelően összeállított költségkimutatásokat.

Ezekhez a kimutatásokhoz minden célszerű magyarázatot csatolnak és a Bizottság figyelmét a kivételes jellegű kiadásokra külön felhívják.

3. cikk. - A 4. cikkben jelzett tanulmányok előkészítése érdekében a Bizottság kísérleti tanulmányt végez, amelynek az a rendeltetése, hogy megállapítsa a 3. mellékletben meghatározott megoldások alkalmazási feltételeit.

Ezt a tanulmányt 1966. június 30. előtt be kell fejezni.

A Bizottság kérésére, a Tagállamok közlik e tanulmány végrehajtásához szükséges adatokat.

4. cikk. - 1. A Tagállamok a különleges esetekre vonatkozóan tanulmányokat végeznek, annak érdekében, hogy megvilágíthatók legyenek azok a kérdések, amelyeket a 3. mellékletben meghatározott megoldások alkalmazása felvet; ezeknek a tanulmányoknak rendeltetése, hogy többek között kielégítsék

E tanulmányok témái a következők:

a/ A vasutakat illetően:

- Belgiumban, Németországban, Franciaországban, Olaszországban és Hollandiában;
- /i/ két város vagy két gazdasági régió közötti összeköttetés esete;
- /ii/ valamely körülhatárolt földrajzi övezetben a pályahálózat egészének esete;
- Luxemburgban a fentemlitett két eset egyike;

b/ A közutakat illetően:

- Belgiumban, Németországban, Franciaországban, Olaszországban és Hollandiában;
- /i/ két város vagy két gazdasági régió közötti összeköttetés esete;
- /ii/ valamely körülhatárolt földrajzi övezetben a pályahálózat egészének esete;
- /iii/ városi települési központ esete;
- Luxemburgban a fentemlitett két eset egyikére;

c/ A hajózható vízi utakra vonatkozóan:

- Belgiumban, Németországban, Franciaországban, és Hollandiában két ut vagy két útszakasz;
- Olaszországban egy ut vagy egy útszakasz.

2. Az esetek lehető legszélesebb körének átfogása céljából, a Tagállamok az alábbi kritériumokat veszik figyelembe azoknak az eseteknek kiválasztása végett, amelyek az 1. pontban jelzett tanulmányok tárgyát kell szolgálnak, valamint avégett, hogy ezeket egymás között közös egyetértéssel osszák fel:

- a pályák műszaki jellegzetességei;
- a kapacitás kihasználási foka;
- a forgalom alakulásának tendenciái;
- a pályák funkcióinak természete;
- az érdekelt övezetek gazdasági jellege;
- közlekedési pályák versenyhelyzete.

3. A jelen határozat 3. cikkében jelzett kísérleti tanulmány eredményeit figyelembevéve, a Bizottság javaslatokat tehet a Tanácsnak a jelen cikk 1. pontjában foglalt rendelkezések módosítására, olyan időpontban, hogy a Tanács 1966. december 1. előtt nyilatkozhassék.

4. A Tagállamok 1967. december 31. előtt közlik a Bizottsággal a fent-jelzett tanulmányokat.

Ezeket a tanulmányokat csatolják a 64/389/CEE sz. határozat 7. cikkében jelzett jelentéshez, amely a jelen határozat végrehajtásaként végzett munkálatok egészéből levont tanúságok ismertetését tartalmazza annak a pénzügyi rendszernek a meghatározása tekintetében, amelyet a pályahasználatra és a pályák költségeinek az elszámolására alkalmazni fognak.

5. cikk. - A Bizottságot kormányszakértők külön bizottsága támogatja a jelen határozatban ráruházott munkálatok egészében és különösen a következőkben:

- A tagállamokra eső munkálatok koordinálása;
- A 3. cikkben jelzett kísérleti tanulmány szervezése és végrehajtása;
- Az adatgyűjtés eredményeinek összehasonlítása és kiértékelése;
- A 64/389/CEE sz. határozat 7. cikkében jelzett tanulmány és jelentés előkészítése.

6. cikk. - E határozat címzettjei a Tagállamok.

Kelt Brüsszelben, 1965. május 13-án.

A Tanács
Elnök
M. Couve de Murville

MELLÉKLETEK

2. Melléklet

A 2. cikk 2. pontjában jelzett adatgyűjtés alkalmazási területe

A/ Vasut

Belga Királyság:

Société nationale des chemins de fer belges /Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen /Belga Vasutak Nemzeti Szövetsége/.

Német Szövetségi Köztársaság:

Deutsche Bundesbahn /Német Szövetségi Vasutak/;

Nichtbundeseigene Eisenbahnen /A nem szövetségi tulajdonban lévő vasutak/.

Francia Köztársaság:

Société nationale des chemins de fer français /Francia Vasutak Nemzeti Társasága/.

Olasz Köztársaság:

Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato /Államvasutak Álló Üzeme/;
Linee secondarie concesse all'industria privata /A magánipar részére engedélyezett másodrendű vonalak/;

- Parma - Suzzara;
- Roma - Civitacastellana;
- Bari - Conversano - Putignano.

Luxemburgi Nagyhercegség:

Société nationale des chemins de fer luxembourgeois /Luxemburgi Vasutak Nemzeti Társasága/.

Holland Királyság:

N.V. Nederlandse Spoorwegen /Holland Vasutak Nemzeti Társasága/.

B/ Utak

1. Az adatgyűjtést a következő utkategóriákra vonatkozóan végzik el:

Belga Királyság:

1. Autoroutes / Autowegen /Autópályák/;
2. Autres routes de l'Etat / Andere rijkswegen /Egyéb országutak/;
3. Routes provinciales / Provinciale wegen /Tartományi utak/;
4. Routes communales / Gemeentewegen /Községi utak/.

Német Szövetségi Köztársaság:

1. Bundesautobahnen /Szövetségi autópályák/;
2. Bundesstrassen /Szövetségi utak/;
3. Landstrassen I. Ordnung /I. rendű országutak/;
4. Landstrassen II. Ordnung /II. rendű országutak/;
5. Gemeindestrassen /Községi utak/.

Francia Köztársaság:

1. Autoroutes /Autópályák/;
2. Routes Nationales /Országutak/;
3. Chemins départementaux /Megyei utak/;
4. Voies communales /Községi utak/.

Olasz Köztársaság:

1. Autostrade /Autópályák/;
2. Strade statali /Országutak/;
3. Strade provinciali /Tartományi utak/;
4. Strade comunali /Községi utak/.

Luxemburgi Nagyhercegség:

1. Routes d'Etat /Országutak/;
2. Chemins repris /Felújított utak/;
3. Chemins vicinaux /Vidéki utak/.

Holland Királyság:

- | | |
|---|---------------------|
| <ol style="list-style-type: none">1. Autosnelwegen van het Rijkswegenplan 1958 /Gyorsautópályák az 1958. évi országut-tervből/2. Overige wegen van het Rijkswegenplan 1958 /Főközlekedési utak az 1958. évi országut-tervből/3. Wegen van de provinciale wegenplannen /secundaire wegen/ /Tartományi utépítési tervbe tartozó utak /másodrendű utak/4. Wegen van de tertiaire wegenplannen /Utak a harmadrendű uttervből/. | } /elsőrendű utak/; |
|---|---------------------|

2. Az adatgyűjtés alkalmazási területéből ki vannak azonban zárva:

- azok az utak, amelyeken gépjárművek, azaz olyan járművek, amelyek hengerűrtartalma 50 cm³ vagy ennél nagyobb nem közlekedhetnek;

- azok a községek, esetleg az állam vagy más közületek alá rendelt utak, amelyeket csak mezőgazdasági vagy erdőgazdasági üzemek gépjárművei használnak, vagy amelyek csak ilyen üzemek kiszolgálására vannak rendelve és nincsenek rendszeresen karbantartva.

C/ Hajózható utak

A költségeket mindegyik utra vagy utak csoportjára, amelyek sorszámot viselnek, külön kell megállapítani.

Sorsz.	Név	-tól /km/	-ig /km/	Hossza km-ben
<u>Belga Királyság</u>				
1	Ijzer	Grens	Sluis Nieuwpoort	41,2
2	Durme	Hamme km 18,4	Schelde km 23,5	5,1
	Schelde	Sluis Gentbrugge	Monding van de Dender	37,9
	Beneden Nete	Sluis Duffel	Rupel	10,9
3	Schelde	Monding van de Dender km 129,8	Baasrode km 138,3	8,5
4	Schelde	Baasrode	Monding van de Durme km 151,9	13,6
	Rupel	Beneden Nete	Brussel csatorna	9,2
5	Schelde	Monding van de Durme	Grens km 199,7	47,8
	Rupel	Brussel csatorna	Schelde	2,8
6	Dender/Dendre	Canal Blaton-Ath	Schelde/Escaut	65,1
	Dijle	Bovensluis	Hoogbrug /Mechelen/	0,7
	Haut Escaut/Boven Schelde	Határ	Sluis Gentbrugge	91,9 /1/
	Lys/Leie	R.G. határ	Grens R.O.	24
	Leie	Grens R.O.	Minderbroedersburg /Gent/	74,7
	Leie	Sint Jorissluis /Gent/	Neerschelde	0,4
	Ourthe	Zsillip 3, km 125,8	Meuse km 129,9	4,1
	Sambre	Francia határ km 0	Zsillip 21	83,8

7	Dijle Meuse Boven Schelde /Gent/	Hoogbrug Aval Liège Neerschelde	Rupel Határ	6,6 9,8 0,7
8	Meuse Sambre	Határ 21. zsilip	Hermalle sous/Huy Meuse	88,8 9,2
9	Meuse	Hermalle-sous/Huy	Aval Liège	27,6
10	Kanaal Plassendale- Nieuwpoort Canal Pommeroeul-Blaton Kanaal Roeselare-Leie Ketelvaart Muinkschelde Canal du Centre Canal Charleroi-Bruxelles Branche principale Canal Blaton-Ath Omleidingskanaal van de Leie Kanaal Bossuit-Kortrijk Canal de l'Espierres Kanaal Gent-Brugge Canal Pommeroeul Kanaal Nieuwpoort- Duinkerken	Sluis Plassendale Canal Mons-Condé Roeselare Leie Ketelvaart Nimy Sambre Canal du Centre Blaton Deinze Bossuit Határ Tak naar Brugge Határ Nieuwpoort	Nieuwpoort Canal Ninny-Péronnes Leie Muinkschelde Schelde Branche principale Cl. Charleroi-Bruxelles 32. zsilip Canal Charleroi-Bruxelles Ath Kanaal Gent-Brugge Kortrijk Escaut Pommeroeul Grens	21 5,6 16,6 0,8 1,6 20,9 51,3 9,2 21,6 14,0 15,4 8,4 2,3 3,2 18,7
11	Kanaal Briegden- Neerharen Zuidwillemsvaart Kanaal Bocholt-Herentals Kanaal Kwaadmechelen- Dessel	Briegden-Albertkanaal Grens Bocholt Kwaadmechelen	Neerharen Zuidwillemsvaart Grens Herentals Dessel	4,9 43,5 57,4 15,8

/1/ Csak az egyik part.

Sorsz.	Név	-tól /km/	-ig /km/	Hossza km-ben
	Kanaal Dessel-Turnhout-Schoten	Dessel	Schoten	63,3
	Kanaal van Beverlo	Bocholt-Herentals	Beverlo	14,8
	Canal Haccourt-Visé	Canal Albert	Meuse	0,9
	Kanaal Brussel-Rupel/ Canal Bruxelles-Rupel	Régi utvonal		1,4
	Kanaal Leuven-Dijle	Leuven	Dijle	30,0
	Kanaal Gent-Brugge	Gent	Brugge	45,1
		Tak naar Brugge		2,1
	Visserijvaart	Vertakking Depauw	Boven Schelde	1,2
	Vertakking Depauw	94,076 van de Leie	Handelsdok	0,4
12	Netekanaal	Albertkanaal	Beneden Nete	16,0
	Canal Charleroi-Bruxelles	32. zsilip	Bruxelles/Brussel	22,2
	Kanaal Charleroi-Brussel			
	Verbindingskanaal Gent	Kanaal Gent Oostende	Kanaal Gent-Terneuzen	2,1
	Canal Nimy-Péronnes	Canal du Centre	Escaut	39,0
13	Canal Albert/Albertkanaal	Meuse (Liège)/Maas (Luik/	Dok (Antwerpen)/(Anversa)	129,6
	Canal Lanaye-Maestricht	Canal Albert	Határ (Meuse)	1,8
	Canal de Monsin	Canal Albert	Meuse	0,7
	Kanaal Brugge-Oostende	Nieuwe Dammepoortsluis	Sas Slykens	20,9
14	Zeekanaal Brussel-Rupel	Brussel/Bruxelles	Rupel	31,9
	Canal Bruxelles-Rupel maritime			
	Zeekanaal Gent-Terneuzen	Gent	Grens	18,2
	Zeekanaal Brugge-Zeebrugge	Brugge	Noordzee	12,0
15	Tervezett vagy építés alatt álló vízi utak			

Német Szövetségi Köztársaság

1	Pinnau	0,0	10,0	10,0
	Stör	0,9	22,5	21,6
2	Schwinge	0,0	4,65	4,65
3	Aller	52,4	117,1	64,7
1	Krūkau	0,0	11,3	11,3
	Pinnau	10,0	19,7	9,7
	Eider	78,2	100,0	22,8
4	Oberwesser	0,0	203,23	203,23
5	Stör	22,5	51,0	28,5
	Eider	100,0	111,0	11,0
6	Donau	2379,27	2249,16	130,11
	Oberelbe	472,6	607,5	134,9
7	Untere Ems	214,35	227,8	13,45
8	Rhein	260,07	352,07	92,0 / 1/
		352,07	780,7	428,63
	Unterwesser	362,0	366,72	4,37
		0,0	1,37	1,37
9	Rhein	780,7	857,9	77,2
		857,9	865,45	7,55 / 1/

/1/ Csak az egyik part.

Sorsz.	Név	-tól /km/	-ig /km/	Hossza km-ben
11	Untere Ems	0,0	68,0	68,0
	Unterweser	1,37	86,5	85,13
	Untere Hunte	0,0	25,7	25,7
	Unterelbe	632,1	728,0	95,9
	Trave	5,56	27,0	21,44
12	Lahn	70,0	137,4	67,4
13	Saar	64,98	75,62	10,64 /1/,2/
		0,0	28,87	28,87 /3/
	Ilmenau	0,0	28,57	28,57
14	Aller	0,25	52,4	52,15
	Fulda	81,88	108,78	26,9
15	Eider	0,0	78,2	78,2
16	Neckar	187,4	0,0	187,4
	Main	392,81	41,1	351,17
	Regnitz	3,33	0,0	3,33
	Mosel	242,2	205,87	36,33 /1/
		205,87	0,0	205,87
	Donau	2249,16	2223,2	25,96
		2223,2	2201,77	21,43 /1/
	Mittelweser	203,23	362,0	158,77
17	Rhein	170,0	173,55	3,55 /1/
		226,55	260,07	33,52 /1/
	Main	41,1	0,0	41,1
	Ruhr-viziutak	11,76	0,0	11,76

18	Ems-Jade-Kanal	0,0	67,4	67,4
	Ems-Vechte-Kanal	0,0	21,3	21,3
	Süd-Nord-Kanal	0,0	45,6	45,6
	Piccardie-Coevorden-Kanal	0,0	23,5	23,5
	Haren-Rütenbrocker-Kanal	0,0	13,5	13,5
19	Schiffahrtsweg Rhein-Kleve	1,77	10,2	8,43
20	Dattein-Hamm-Kanal	0,0	47,07	47,07
	Dortmund-Ems-Kanal	259,9	269,1	9,2
	Küstenkanal	0,0	69,61	69,61
	Elbe-Lübeck-Kanal	0,0	5,56	5,56
		0,0	61,30	61,30
	Mittellandkanal	0,0	258,7	258,7
	Nordabstieg zur Weser			1,3
	Südabstieg zur Weser			1,4
	Abstieg zur Leine			1,77
	Zweigkanäle nach			zusammen
	Osnabrück	0,0	12,99	12,99
	Hannover	0,0	10,76	10,76
	Misburg	0,0	0,92	0,92
	Hildesheim	0,0	14,62	14,62
		0,0	17,96	17,96
	Mittellandkanal zusammen			320,42
21	Rhein-Herne-Kanal	0,0	45,6	46,44
		4,32	5,16	
	Wesel-Datteln-Kanal	0,0	60,25	60,25
	Dortmund-Ems-Kanal	1,44	214,35	212,91
22	Nord-Ostsee-Kanal	0,0	98,7	98,7
23	Tervezett vagy építés alatt álló vízi utak			

/1/ Csak az egyik part

/2/ Lotharingiai kilométerhossz

/3/ Szárvidéki kilométerhossz

Sorsz.	Név	-tól /km/	-ig /km/	Hossza km-ben
<u>Francia Köztársaság</u>				
1	Garonne	Castets	Bordeaux	
		PK 311,050	PK 364,860	53,8
	Etang de Thau	Les Onglous	Peyrade	
		-	-	17,5
2	Rhin	Rajna elágazás kijárata	Német határ R.G.	
		PK 260,07	PK 352,07	92,0 /1/
3	Seine	Cléon	Tancarville	
		PK 225,00	PK 338,300	113,3
4	Aa	St-Omer	Le West	15,1
		PK 0	PK 15,145	4
		Houille-szakasz		
	Aa	Le West	Gravelines	
		PK 15,145	PK 28,660	13,5
	Aisne	Celles	a l'Oise	
		PK 51,340	PK 108,380	57,0
	Escaut	Cambral	Estrun	
		PK 0	PK 12,150	12,2
	Escaut	Estrun	Határ	
		PK 12,150	PK 60,388 R.D.	48,2
	Lys /teljesen francia/	Aire	Belga határ R.G.	
		PK 0	PK 43	43
	Lys /részben Belgiummal közös/	Belga határ R.G.	Belga határ R.G.	
		PK 43	PK 67	24 /1/
		Vielle Lys-szakasz		2,5
	Marne	Epernay	Bonneuil-kikötő szakasz	178,5

	Embranchement de Meaux, d'Annet et de Noisiel		9,9
Moselle	Frouard	Metz	
	PK 0	PK 49,242	49,2
	Embranchement de Jouy à Metz		11,5
Oise	Janville	Seine	
	PK 33,820	PK 138,150	104,3
Sambre	Landrecies	Határ	
	PK 0	PK 54,253	54,2
Saône	Corre	Heuilley	
	PK 0	PK 125,200	125,2
Saône	Heuilley	St-Symphorien	
	PK 125,200	PK 158,650	33,5
Saône	St-Symphorien	Chalon	
	PK 158,65	PK 234,150	75,5
Sarre /teljesen francia/	Sarreguemines	Német határ R.D.	
	PK 63,400	PK 64,960	1,5
Sarre /Németországgal kö- zös rész/	Német határ R.D.	Német határ R.G.	
	PK 64,9	PK 75,62	10,64 /1/
Scarpe	Arras	Canal de la Sensée	
	PK 0	PK 23,080	23
Scarpe	Dérivation de la Scarpe autour de Douai		
	PK 0	PK 7,944	7,9
Scarpe	Összekötő csatorna	Mortagne	
	PK 28,700	PK 66,136	37,4
Seine	Nogent-sur-Seine	Montereau	
	PK 19,581	PK 67,630	48,0
Yonne	Auxerre	Laroche	
	PK 0	PK 22,9	22,9
Yonne	Laroche	Montereau	85
5	Embranchement du port de Bonneuil	La Seine	
	PK 174,815	PK 178,300	3,4
	Embranchement du port de Bonneuil		5,1

/1/ Csak az egyik part.

Sorsz.	Név	-tól /km/	-ig /km/	Hossza km-ben
6	Saône	Chalon-sur-Saône PK 234,150	Lyon /La Mulatière/ PK 375,730	141,5
	Seine	Montereau PK 67,630	St-Mammès PK 81,510	13,8
	Seine	St-Mammès PK 81,50	Corbeil-Essonnes PK 133,800	52,3
7	Moselle	Metz	Határ	58
	Rhin	Svájci határ R.G. PK 168,45	Alsace nagy csatorna eredete PK 173,55	5,10 /1/
	Rhin	Alsace nagy csatorna vége PK 226,55	Sortie de la dérivation de Rhinau PK 260,07	33,52 /1/
	Rhône	Lyon /La Mulatière/ PK 0,700	Port St-Louis PK 330	329,3
	Seine	Corbeil-Essonnes PK 133,800	Marne torkolatnál PK 163,470	29,6
	Seine	Marne torkolat PK 163,470	St-Denis torkolat PK 198	34,5
	Seine	St-Denis csatorna tork. PK 198	Oise torkolat PK 35,422	
		PK 204,580	PK 71,350	42,5
	Seine	Oise torkolat PK 71,350	Bas-Cléon PK 225	153,6
8	Canal latéral à la Garonne	Toulouse PK 0	Castets PK 193,550	193,5
		Csatlakozások	-	17
	Canal du Midi	Toulouse PK 0	Etang de Thau PK 240,129	240,1
		Embranchement de la Nouvelle	.....	37,2

9	Canal d'Aire /beleértve Béthune elágazástifutvonal/ Canal d'Aire /régí csa- torna Béthune keresztezé- sében/ és Canal de Beuvry Canal de l'Aisne à la Marne	Bauvin PK 0 Berry-au-Bac PK 0	Aire PK 39,725	39,7
	Ardennes csatorna és Aisne oldal csatorna része	Pont-à-Bar PK 0	Condé-sur-Marne PK 57,960	7,2
	Ardennes csatorna és Aisne oldal csatorna része	Vouziers /kitérő/ PK 0	Rilly-sur-Aisne PK 39,164	57,9
	Ardennes csatorna és Aisne oldal csatorna része	Vieux-les-Alsfeld PK 0	Vieux-les-Alsfeld PK 60,881	39,1
	Aisne oldalcsatorna	Berry-au-Bac PK 18,290	Berry-au-Bac PK 18,290	60,8
	Aisne oldalcsatorna	Bourg-et-Comin PK 38,310	Bourg-et-Comin PK 38,310	18,2
	Canal de Bergues	Bergues PK 0	Celles PK 51,340	20
	Canal de Bourgogne	Laroche PK 0	Dunkerque PK 8,130	13
	Canal de Bourbourg	Le Guindal PK 0	St-Jean-de-Losnes PK 242,058	8,1
	Canal de Bourbourg	Coppenaxfort PK 9,300	Coppenaxfort PK 9,300	242
	Canaux de Briare et du Loing	Briare PK 0	Dunkerque PK 20,950	9,3
		Briare csatorna csatlakozás PK 0	Canal du Loing PK 55,720	11,6
	Canal de Calais	Le West PK 0	St-Mammès PK 49,437	55,7
		Kitérők	Calais PK 29,5	49,4
	Canal du Centre	Chalon-sur-Saône PK 2,075	 Digoin PK 114,200	29,5
	Canal de Colmar	Dérivation port fluvial le Grand canal d'Alsace csatorna csatlakozás	 Port de Colmar	13,3
	Canal de la Haute Colme	Watten PK 0	Lynck PK 7	112,1
		elágazás canal de Bourbourg- ig /de Lynck à Coppenaxfort/ csatornáig	.....	3,7

/1/ Csak az egyik part.

Sorsz.	Név	-tól /km/	-ig /km/	Hossza km-ben
	Canal de la Haute Colme	Lynck	Bergues	
		PK 7	PK 24	17
	Canal de la Deule	Bassin Joinville /Douai/	Bauvin	
		PK 1,787	PK 25,980	24,1
	Canal de la Deule	Bauvin	Marquette	
		PK 25,980	PK 49,715	23,7
		Seclin, Lille kitérők	.....	10
	Canal de la Deule	Marquette	Deulémont	
		PK 49,715	PK 61,710	12
	Canal de l'Est	Givet	Pont-à-Bar	
	/Branche Nord/	PK 4	PK 96,273	92,2
	Canal de l'Est	Pont-à-Bar	Troussey	
	/Branche Nord/	PK 96-272	PK 272,404	176,1
	Canal de l'Est	Toul	Messein	
	/Branche Sud/	PK 0	PK 28,250	28,2
	Canal de l'Est	Nancy kitérő	.....	10,2
	/Branche Sud/			
	Canal de l'Est	Messein	La Saône	
	/Branche Sud/	PK 28,250	PK 147,353	119,1
		Epinal kitérő	.....	3,3
	Canal de Furnes	Dunkerque	Határ	
		PK 0	PK 13,250	13,2
	Canal des Houillères de la Sarre	Canal de la Marne au Rhin	Sarreguemines	
		PK 0	PK 63,4	63,4
	Canal de Lens	Eleu	Canal de la Deule	
		PK 0	PK 11,260	11,2
	Loire oldal csatorna	Digoin	Briare	
		PK 4	PK 200,061	200
		Kitérők	.....	9,6
	Marne oldal csatorna	Vitry-le-François	Condé-sur-Marne	
		PK 0	PK 48,367	48,3
	Marne oldal csatorna	Condé-sur-Marne	Dizy	
		PK 48,367	PK 66,668	18,3
	Marne - Rhin oldalcatorna	Vitry-le-François	Troussey	
		PK 0	PK 111,253	111,2
		Houdelaincourt kitérő	.....	3,2

Canal de la Marne au Rhin	Trousey	Toul	
	PK 111,253	PK 131,400	20,1
Canal de la Marne au Rhin	Toul	Frouard	
	PK 131,400	PK 154,600	23,2
Canal de la Marne au Rhin	Frouard	Laneuveville	
	PK 154,600	PK 168,545	13,9
Canal de la Marne au Rhin	Laneuveville	Gondrexange	
	PK 168,545	PK 227,590	59
Canal de la Marne au Rhin	Gondrexange	Au Rhin	
	PK 227,590	PK 313,025	85,4
Canal de la Marne à la	Vitry-le-François	La Saône	
Saône	PK 0,047	PK 224,191	224,1
Canal de Mons à Condé	Condé-sur-Escaut	Határ	
	PK 24,660	PK 19,372	5,2
Canal de Neufossé /főutvo-	Aire	Saint-Omer	
nal, beleértve a Saint Omer	PK 0	PK 19,470	19,4
elágazást/			3,8
Canal de Neufossé /Fonti-			
nettes kitérők/ és Arques -			
Saint-Omer régi csatorna			
Canal du Nord	Ariex	Péronne	
	PK 0	PK 45,900	45,9
Canal du Nord	Péronne	Rovy-le-Grand	
	PK 45,900	PK 65,300	19,4
Canal du Nord	Rovy-le-Grand	Oise oldal csatorna	
		csatlakozás	
	PK 65,300	PK 95,035	29,7
Oise oldal csatorna	Chauny	Abbécourt	
	PK 0	PK 2,830	2,8
Oise oldal csatorna	Abbécourt	Janville	
	PK 2,830	PK 33,820	31
Canal de l'Oise à	Abbécourt	Bourg-et-Comin	
l'Aisne	PK 0	PK 47,775	47,7
Canal du Rhône au Rhin	Saint-Symphorien	Niffer /le Grand canal	
		d'Alsace csatorna csatl./	237
	Besançon, Belfort, Mulhouse	kitérők	
Canal du Rhône au Rhin	Friesenheim /écluse 75/		
	PK 103,316	PK 134,029	30,7
	Rhin összeköt.	.....	4,4.
Canal du Rhone à Sète	Beaucaire	Bassin de Thau	
	PK 0	PK 97,955	97,9
	Elágazás	.....	5,6

Sorsz.	Név	-tól /km/	-ig /km/	Hossza km-ben
	Canal de Roanne à Digoïn	Roanne PK 0	Digoïn PK 55,6	55,6
	Canal de Roubaix	Marquette PK 0	Határ PK 20,038	20
		Kitérő	.....	3,8
	Canal de Saint-Quentin	Cambrai PK 0	Fargniers PK 84,850	84,8
	Canal de Saint-Quentin	Fargniers PK 84,850	Chauny PK 92,542	7,6
	Canal de la Sambre à l'Oise et embranchement de la Fère au canal de Saint-Quentin	Landreocies PK 0	Beautor PK 67,235	67,2
		Fère kitérő	.....	3,8
	Canal de la Sensée	Escaut PK 0	La Scarpe PK 24,880	24,8
	Canal de la Somme	Saint-Simon PK 0	Jonction canal du Nord PK 16,350	16,3
	Canal de la Somme	Canal du Nord PK 36,650	Amiens PK 94	57,9
10	Canaux Sain Denis et de l'Ourcq	Canal de l'Ourcq PK 0	La Seine PK 6,647	6,6
		Port-de-la-Vilette PK 0	Sevrin PK 12	12
11	Canal de l'Est /branche Nord/	Határ PK 0	Givet PK 4	4
12	Grand canal d'Alsace	Origine PK 173,6	Extrémité PK 226,55	53
13	Canal du Havre à Tancarville	Tancarville PK 0	Le Havre PK 25	25
14	Tervezett vagy építés alatt álló vízi utak			

Olasz Királyság

1	Fiume Lemene Fiume Po di Gnocca	Portogruaro Cà Tiepolo	Cà Saetta Rocca di Gnocca	24 22
2	Fiume Po Fiume Sile	Cremona Treviso	Boretto Cà Cavetta	64 42
3	Fiume Corno Fiume Mincio Fiume Po Po Grande e della Pila Fiume Po di Levante	S. Girgo di Nogaro Mantova Boretto Cà Tiepolo Contarina	Laguna di Marano Fiume Po /Governsolo/ Contarina Bocche del Po della Pila Foce Po di Levante	15 18 132 83 17
4	Nav. Po di Volano	Ferrara	Migliarino	28
5	Litoranea Veneta	Chioggia	Burano, Marghera, Fusina	109
6	Fiume Ausa	Cervignano Laguna	Marano	18
7	Canale Scaricatore			7
8	Canale Boicelli Canale di Valle	Ferrara Chioggia	Pontelagoscuro Cà Morosini	5,5 9
9	Canale Migliarino Portogaribaldi	Migliarino	Portogaribaldi	28
10	Tervezett vagy építés alatt álló vízi utak			

Sorsz.	Név	-tól /km/	-ig /km/	Hossza km-ben
<u>Luxemburgi Nagyhercegség</u>				
1	Moselle	205,87	242,20	36,33 /1/
2	Tervezett vagy építés alatt álló utak			
<u>Holland-Királyság</u>				
1	Oude Rijn, Additionele Kanaal	Woerden	Katwijk aan Zee	42,6
2	Gelderse IJssel	Neder Rijn kmr 878,6	Ketelmond	122,8
3	Zwartewater, Zwoise Diep, Ramsdiep, Pannerdenskanaal, Neder Rijn, Lek	Zwolle Pannerdense Kop kmr 867,4	IJsselmeer Krimpen a/d Lek kmr 989,2	39,8 121,1
4	Rijn Rijn, Waal, Merwede, Noor, Nieuwe Maas Nieuwe Merwede Oude Maas, Westgeul	kmr 857,9 Duitse grens kmr 865,45 Boven Merwede kmr 961,2 Dordrecht kmr 976,2	kmr 865,45 Rotterdamse Waterweg kmr 994,7 Hallands Diep kmr 979,8 Rotterdam kmr 1007,0	7,55 /1/ 120,15 18,6 30,8
5	Aduarderdiep en Hoendiep	Van Starckenborghkanaal	Groningen	9,9

6	Oude IJssel	Gelderse IJssel	Doetinchem	12,6
	Kanaal	Meppelerdiep	Steenwijkerdiep	14,7
	Beukers-Steenwijk			
	Zijkanaal C, Spaarne	Noordzeekanaal	Ringvaart Haarlemmermeerpolder	14
	Westerkanaal, Schinkel, Nieuwe Meer, Ringvaart v.d. Haarlemmermeerpolder, Oude Wetering, Braassemermeer, Hermanswetering, Oude Rijn, Gouwe, Hollandse IJssel	IJ	Nieuwe Maas	72,8
	Amstel, Gouwevaart	IJ	Oude Rijn	41,1
	Linge, Zijtak, Merwedekanaal	Leerdam	Boven Merwede kmr 954,6	16,2
	Mark, Dintel	Breda	Volkerak	40
	Rosendalse-en Steenbergse Vliet	Rosendaal	Volkerak	23,6
7	Zijnkanaal G, Zaan, Tapsloot	Nordzeekanaal	Stierop	16,2
	Markervaart		Weurt kmr 887,0	155
	Maas, Julianakanaal, Gekanaliseerde Maas, Maas-Waalkanaal	Eijsden kmr 4,5		
	Gekanaliseerde Maas, Maas, Bergse Maas, Amer, Hollands Diep	Heumen kmr 165,9	Moerdijk kmr 984,6	100,6
	Afgedamde Maas, Heusdens Kanal	Waal kmr 952,5	Bergse Maas kmr 230,6	16,9
8	Overijssels Kanaal, Zijtak naar Almelo	Coevorden	Twentekanaal	57,7
	Beatrix Kanaal	Wilhelminakanaal	Eindhoven	8,4
	Rodevaart	Hollands Diep	Zevenbergen	5,8

/1/ Csak az egyik part.

Sorsz.	Név	-től /km/	-ig /km/	Hossza km-ben
9	Weespertrekvaart Hilversums Kanaal Zuid-Willemsvaart Donge en Wilhelminakanaal Dieze, Zuid-Willemsvaart, Kanaal Wessem-Nederweert Markkanaal	Amsterdam-Rijnkanaal Amsterdam-Rijnkanaal Kanaal Wessem-Nederweert Bergse Maas Gekanaliseerde Maas Mark	Amstel-Drechtkanaal Hilversum Belga határ Zuid-Willemsvaart Roermond Wilhelminakanaal	9,3 13,4 13,4 73,2 83,1 6
10	Verbindingskanaal in het Bosse Veld Zuid-Willemsvaart	Maas Maastricht	Zuid-Willemsvaart Smeermaas	1,2 3,5
11	Prinses Margrietkanaal, Van Starckenborghkanaal, Eemskanaal Van Harinxmakanaal Winschoterdiep, Rensel Twentekanaal	IJsselmeer Waddenzee Eemskanaal Gelderse IJssel	Eems Prinses Margrietkanaal Winschoten Enschede	121,7 37,7 37,1 50,1
12	Noordhollands Kanaal Zwolle-IJsselkanaal Amsterdam-Rijnkanaal Lekkanaal Merwedekanaal Hartelkanaal Kanaal van Sint Andries	IJ Zwartewater IJ Amsterdam-Rijnkanaal Amsterdam-Rijnkanaal Oude Maas kmr 1004,0 Maas kmr 209,2	Den Helder IJssel Waal kmr 913,3 Lek Boven Merwede Europoorthavens Waal kmr 926,2	79,3 2,9 72,4 3,5 35,3 18,6 1,9
13	Kanaal Terneuzen-Gent	Westerschelde	Belga határ	16,9
14	Kanaal Omval-Kolhorn, Kolhornerdiep, West- friesevaart Zwolsevaart, Vollenhove- kanaal, Zwanendiep	Alkmaar Lemstervaart	Medemblik Zwolsediep	40,8 18,6

15	Eem Kagerplassen, Zijl, Rijn- Schiekanaal, Delfse Schie, Delfshavense Schie, Cool- haven, Parkhaven Urkevaart, Lemstervaart Ringvaart v. d. Haarlemmer- meerpolder	IJsselmeer Ringvaart Haarlemmermeer- polder Urk Oude Wetering via Hilegom	Amersfoort Nieuwe Maas Lemmer Nieuwe Meer	13 46,3 28,3 47,1
16	Meppelerdiep	Zwartewater	Drentse Hoofdvaart	10,8
17	Spui	Oude Maas km 995,2	Haringvliet	15,8
18	Mallegat, Dortse Kil, Hollands Diep, Volkerak, Krammer, Zijpe, Mastgat, Keeten, Brabants Vaar- water Kanaal door Zuid- Beveland Engels Vaarwater, Zand- kreek, Veerse Meer, Kanaal door Walcheren	Dordrecht km 978,8 Keeten	 Vlissingen	84 48
19	Westerschelde	Hansweert Hansweert	Terneuzen Belga határ	22 11,3
20	Tervezett vagy építés alatt álló utak			

A 3. cikk 1. pontban jelzett megoldások jegyzéke

1. Gazdaságos peázs-díjak rendszere

A gazdaságos peázs-díjak rendszere alatt a pálya használata után megállapított olyan árrendszert kell érteni, amely abban az esetben, ha a pálya nincs teljesen kihasználva a használati határköltségeknek megfelelő költségilleték alkalmazásán, abban az esetben pedig, amikor a pálya teljesen ki van használva, a kapacitás iránti kereslet kiegyenlítésére rendelt telítettségi illetékek megnövelt költség-illetékén alapul.

2. Költségvetési egyensúly rendszere

A költségvetési egyensúly rendszere alatt olyan pálya-használati díj-rendszert kell érteni, amelynek alkalmazása a szóbanforgó viszonyítási időszakra a bevételek útján biztosítja a kiadások fedezését. Ebben a rendszerben a díjak egyenlőek az adott esetben megfelelő pótlékkal megnövelt gazdaságos peázs-díjakkal.

3. Fejlesztési költségek rendszere

Ez a rendszer a pálya-használati díjakat úgy alakítja ki, hogy a távlati határköltéseket közelíti a kereslet vizsgálatának eredményéhez.

4. Az összköltségek rendszere /vagy teljes gazdasági költség/

Az összköltség /vagy teljes gazdasági költség/ azoknak az értékegységeknek összegéből képződik, amelyeket a szóbanforgó termelésre áldozni kell. Az e költségbe eső tőkeköltségeket az amortizációs és kamatterhek alakjában veszik számításba. Az amortizáció különösen a berendezések gazdaságos élettartamára és az érték-megtérülésére vonatkozó előírányzatokon alapul. A számítás oly módon végzik, hogy az élettartam alatt amortizálható legyen a kezdő érték és az elszámolt megtérülési érték közötti különbözet. Módosítják abban az esetben, ha lényeges változás következik be az eredeti előírányzatokhoz vagy a berendezések értékéhez képest.

A közlekedési pályák összköltségének /vagy a teljes gazdasági költségnek/ a kiszámítása önmagában nem egyenlő a pályahasználati díjak meghatározásával; a díjak többek között a kereslet körülményeitől is függenek. Mindamellet az árak meghatározásához elengedhetetlenül szükséges becslési elemként szolgál.

Ha a közlekedési pályákat illetően a költségvetési egyensúly kötelezően elő van írva, az egyensúly az összköltség /vagy a teljes gazdasági költség/ egészének a pályákat használókra történő terhelése útján valósítható meg.

/J.O.C.E. 1965. május 24.-i 88. sz. 1473/65. old./

6. A Tanács 65/271/CEE sz. határozata egyes rendelkezések összehangolásáról, melyek a vasuti, közúti és belvízi fuvarozások terén folyó versenyt befolyásolják /1965. május 13./

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa,

Tekintettel a Bizottság javaslatára;

Tekintettel a Közgyűlés véleményére /1/;

Tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére /2/;

Figyelembevéve, hogy a közös közlekedéspolitikai céljainak egyike az olyan természetes egyenlőtlenségek megszüntetése, amelyek lényegesen meghamisítják a fuvarozás terén folyó verseny feltételeit; hogy ennek következtében olyan összehangolási és közelítési intézkedéseket kell tenni, amelyek a fuvarozásra érvényes különleges törvényi és rendeleti szabályokra vagy igazgatási intézkedésekre vonatkoznak; hogy ezeknek az intézkedéseknek, az esetnek megfelelően, közösségi szinten mind a fuvarozási módok közötti viszonyokat, mind pedig az ugyanazon fuvarozási módon belül a különböző tagállamok vállalatai közötti viszonyokat érinteniük kell;

Figyelembevéve, hogy az egyenlőtlenségek különösen az adózás terén, az államoknak a fuvarozásra vonatkozó beavatkozásai és a szociális rendszer terén jelentkeznek;

Figyelembevéve ennek következtében azt, hogy olyan intézkedéseket kell tenni, amelyek a következő célokat szolgálják:

- az adózást illetően a gépjárművek kettős adóztatásának megszüntetése, a járművek üzemanyagtartályaiban lévő üzemanyag vámmentes behozatali rendszerének egységesítése, a járművekre kivetett adók számításai alapjainak egységesítése, a saját számlára és az idegen számlára történő áru fuvarozásra alkalmazandó speciális adórendszerek átalakítása és a fuvarozási szolgáltatások közös az üzleti forgalmon alapuló adórendszer alá vetése;
- ami az államoknak a fuvarozásra vonatkozó beavatkozásait illeti, a közszolgáltatási kötelezettségek lehető legnagyobb mértékű csökkentése, a még fenntartott és a szociális indokokra alapított díjszabásmérsékléseknek megfelelő közszolgáltatási kötelezettségek méltányos kiegyenlítése, a vasuti vállalatok számláinak szabványosítása és a fuvarozás részére e szektor különleges szempontjai figyelembevételével nyújtott állami segítség rendszerének meghatározása;
- ami a szociális rendszert illeti, a fuvarozások területén alkalmazandó munkafeltételekre vonatkozó különleges rendelkezések egymáshoz közelítése a fejlesztésük során, a személyzet összetételére vonatkozó rendelkezések egységesítése, a munka- és pihenő időre vonatkozó rendelkezések, valamint a tulajdoni rendszerek összehangolása, és olyan ellenőrző könyv bevezetése, amely lehetővé teszi a munkaidő tárgyában hozott rendelkezések megtartásának egyedi ellenőrzését.

Figyelembevéve, hogy már most meg kell határozni ennek az összehangolási és közelítési akciónak keretében elérendő célokat, valamint megvalósításuk ütemét, a végrehajtási rendelkezéseknek kellő időben, a hatályba léptetésüket megelőző időpontban történő megállapításával;

Figyelembevéve végül azt, hogy ez a határozat a közös piac létrehozásának és a közös közlekedéspolitikai kialakulásának függvényében módosítható és kiegészíthető kell, hogy legyen:

Az alábbi határozatot hozta:

/1/ J.O.C.E. 1964. május 27-i 81. sz. 1279/64. old.

/2/ J.O.C.E. 1964. október 27-i 168. sz. 2637/64. old.

Adózási rendelkezések

1. cikk. - Intézkedni kell:

a/ 1967. január 1-től kezdődő hatállyal a gépjárműveket, nyilvántartási országuktól eltérő tagállamban végzett fuvarozásokra történő felhasználás alkalmával terhelő kettős adóztatás megszüntetéséről;

b/ 1967. január 1-től kezdődő hatállyal a haszongépjárművek és a belvízi hajózás hajóinak üzemanyagtartályaiban lévő üzemanyag vámmentes behozatalára vonatkozó rendelkezések egységesítéséről.

2. cikk. - 1968. január 1-től kezdődő hatállyal intézkedni kell az áru-fuvarozásra rendelt gépjárműveket és belvízi hajókat terhelő adók számítási alapjainak egységesítéséről.

3. cikk. - 1. Amikor a Tanács felállította az üzleti forgalmon alapuló közös adórendszert és azt a Tagállamokban hatályba léptették, mindegyik tagállamban intézkedni fognak annak érdekében, hogy közúti és belvízi áru-fuvarozások terén a fuvarozó vállalatok által vagy egyéb vállalatok által saját szükségletükre végzett fuvarozásokra érvényes különadók rendszerét oly módon alakítsák át, hogy azok az üzleti forgalmon alapuló adóval egyenlő hatásvá váljanak.

2. A Tagállamok közlik a Bizottsággal azoknak a rendelkezéseknek a tervezetét, amelyeket az 1. pontban jelzett célok elérése érdekében kiadni terveznek.

A Bizottság a közlésnek beérkezésétől számított 30 napon belül a tagállamhoz ajánlást intézhet vele véleményét közölheti.

4. cikk. - Abban az esetben, amikor a Tanács felállította már az üzleti forgalmon alapuló közös adórendszerét és azt a tagállamokban hatályba léptették, a tagállamok ezt az adót a később meghatározandó módzatok szerint alkalmazni fogják a vasuti, a közúti és a belvízi áru-fuvarozásokra.

Legkésőbb az előző bekezdésben jelzett közös az üzleti forgalmon alapuló adórendszer hatálybalépítése után ez az adórendszer lép az üzleti forgalmon alapuló adót korábban helyettesítő különleges adók helyébe, abban a mértékben, amelyben a vasuti, a közúti és a belvízi áru-fuvarozások ezeknek a különleges rendszereknek alá voltak vetve.

2. FEJEZET

Egyes állami beavatkozásokra vonatkozó rendelkezések

5. cikk. - A fuvarozó vállalatokra rótt közszolgáltatás fogalma alá tartozó kötelezettségeket csak olyan mértékben szabad fenntartani, amilyen mértékben fenntartásuk a kielégítő fuvarozási szolgáltatások nyújtásának biztosításához elengedhetetlenül szükséges.

A Tagállamok igyekeznek ezt a célt az 1967. július 1. előtt meghatározandó közös elvek szerint összehangolt fellépéssel elérni.

2. Az 1. pontban jelzett kötelezettségek fenntartásából a vállalatokra származó terheket egységes módszerek szerint kell kiegyenlíteni.

6. cikk. - 1967. július 1-től kezdődően egységes módszerek szerint kell kiegyenlíteni a közlekedésre háruló abból eredő terheket, hogy a személyszállításokra az állam által előírt díjakat és feltételeket alkalmazzanak egy vagy több különleges társadalmi kategória érdekében.

7. cikk. - 1969. január 1. előtt egységes szabályok szerint szabványosítani kell a vasuti vállalatok számláit.

Azokat a pénzügyi kiegészítéseket, amelyeket ez a szabványosítás maga után vonhat, a tagállamok végzik el ugyanettől az időponttól kezdődően.

8. cikk. - 1968. január 1-től kezdődően intézkedni kell a vasúti vállalatok és az államok közötti pénzügyi kapcsolatokat szabályozó előírások fokozatos összehangolásáról.

Ezt az összehangolást, amelynek az a célja, hogy e vállalatok pénzügyi önállóságát biztosítsa, legkésőbb 1972. december 31-én be kell fejezni.

9. cikk. - 1. A Bizottság 1966. július 1. előtt a Tanács elé terjeszti javaslatait a szerződés 77. cikke rendelkezéseinek alkalmazása érdekében.

2. Nem érintve a jelen határozat végrehajtására hozott rendelkezéseket, a szerződés 92.-94. cikkei a vasúti, a közúti és a belvízi fuvarozásra is alkalmazandók.

3. FEJEZET

Szociális rendelkezések

10. cikk. - 1. 1966. január 1-től kezdődően mindegyik fuvarozási módon belül, a szociális partnereket esetlegesen megillető hatáskör figyelembevételével a kollektív munkaszerződések kötését illetően, intézkedni kell arra vonatkozóan, hogy a vasúti, a közúti és a belvízi fuvarozások területén a munkafeltételekre alkalmazandó különleges törvényi és rendeleti szabályok valamint igazgatási intézkedések fejlődésük során egymáshoz közelebb kerüljenek.

2. Az 1. pontban jelzett közelítést ki kell egészíteni azzal, hogy a három fuvarozási mód területén a munkafeltételekre alkalmazandó törvényi és rendeleti szabályok valamint igazgatási intézkedések fejlődésük során egymáshoz is közelebb kerüljenek, figyelembevéve az alkalmazott technika és a betöltött funkciók különbözőségét.

3. A munkafeltételek a jelen cikk értelmében nem foglalják magukba a béréket és más javadalmazásokat.

11. cikk. - 1967. január 1-től kezdődően a közösségi szabályok alapján intézkedni fognak azoknak a rendelkezéseknek az egységesítéséről, amelyek az egyes fuvarozási módok területén a személyzet összetételére vonatkoznak.

Ezt az egységesítést legkésőbb 1968. december 31-ig meg kell valósítani.

12. cikk. - 1. 1967. január 1-től kezdődően intézkedni fognak mindegyik fuvarozási mód területén a munka- és pihenő idő tárgyában a rendelkezések összehangolásáról.

2. 1967. január 1-től kezdődően intézkedni fognak, figyelembevéve az 1. pont hatálybaléptetését és a kollektív munkaszerződések kötését illetően a szociális partnereket megillető hatáskört, a tulajdon- és rendszerek összehangolásáról és különösen azoknak az alapidőeknek az összehangolásáról, amelyekben a tulajdonosi köröknek kell tekinteni, valamint meghatározzák az eltérés feltételeit.

Az 1. és 2. pontban jelzett összehangolásokat legkésőbb 1968. december 31-ig be kell fejezni.

13. cikk. - 1967. január 1-től a közúti fuvarozás és 1967. július 1-től a belvízi fuvarozás területén ellenőrző könyvet vezetnek be, hogy a munkaidővel kapcsolatos rendelkezések megtartásának egyedi ellenőrzését biztosítani lehessen.

Záró rendelkezések

14. cikk. - A jelen határozat végrehajtásához szükséges rendelkezéseket kivéve a 3. cikket és a 9. cikk 2. pontját, a Tanács legkésőbb hat hónappal azt az időpontot megelőzően hozza meg, amikor a rendelkezéseknek hatályba kell lépniük. A 7. cikk végrehajtásához szükséges rendelkezéseket azonban a Tanács legkésőbb egy évvel azt az időpontot megelőzően hozza meg, amikor ezeknek a rendelkezéseknek hatályba kell lépniük.

A Tanács ezeket a rendelkezéseket a 75. cikk alapján, az 1., a 2. és a 4. cikkekre vonatkozóan pedig a szerződés 75. és 99. cikkei alapján hozza meg.

15. cikk. - A jelen határozat hatálybalépése után két évvel, és azt követően minden második évben a Bizottság jelentést terjeszt a Tanács elé a jelen határozat végrehajtásáról és adott esetben annak módosítása vagy kiegészítése érdekében javaslatokat tesz a közös piac megteremtésének és a közös közlekedéspolitika fejlődésének a függvényében.

16. cikk. - E határozat címzettjei a Tagállamok.

Kelt Brüsszelben, 1965. május 13-án.

A Tanács
Elnök
M. Couve de Murville

/J.O.C.E. 1965. május 24-i 88. sz. 1500/65. old./

7. A Tanács 66/161/CEE sz. határozata tanácskozási eljárás bevezetéséről a közlekedési pályaberuházások területén /1966. február 28./

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa,

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 75. cikkére;

Tekintettel a Bizottság javaslatára;

Tekintettel a Közgyűlés véleményére /1/;

Tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére /2/;

Figyelembevéve, hogy a Szerződésnek a közös közlekedéspolitika keretében elérendő céljai érdekében, a vasuti, a közúti és a belvízi közlekedési pályaberuházások terén tanácskozási eljárást kell bevezetni;

Figyelembevéve, hogy ennek a Tagállamok közötti kölcsönös közlési és tájékoztatási eljárásnak és tanácskozásnak azokra a beruházási terveknek kell kiterjednie, amelyeket közösségi érdekűnek tekintenek, abból a célból, hogy hozzájárulnak a Közösség területén az összeköttetések összehangolt fejlődéséhez és a Közösség belső határain esetleg jelenleg még fennálló akadályok és az összeköttetések folyamatosságában meglévő hiányok kiküszöböléséhez,

Az alábbi határozatot hozta:

1. cikk. - A Tagállamok, még a kivitelezés megindulása előtt, közlik a Bizottsággal azokat a közösségi érdekű beruházási terveket, amelyeknek cél-

/1/ J.O.C.E. 1965. április 12-i 62. sz. 902/65. old.

/2/ J.O.C.E. 1965. április 13-i 63. sz. 948/65. old.

ja új vasuti, közúti vagy belvízi közlekedési utak létesítése, vagy a meglévő utak kapacitásának jelentős növelése.

A tervek közlése tartalmazza különösen:

- a műszaki leírást;
- az előrelátható összköltségek becslését;
- a munkák előírányzott naptári időrendjét;
- gazdasági fontosságuk megjelölését.

2. cikk. - A beruházási terv közösségi érdekének értékelésénél tekintet kell lenni arra, hogy az milyen hatással van:

- akár a tagállamok közötti, vagy a Közösség és kívülálló államok közötti árucseréforgalom és fuvarozások fejlődésére;
- akár a Közösség egy vagy több regionális térségének fejlődésére.

3. cikk. - A Bizottság tájékoztatja a Tagállamokat minden olyan tervről, amelyet a Tagállamok vele közöltek. Ha szükségesnek tartja, vagy ha valamely tagállam kéri, a vele így közölt tervről vagy tervekről a Tagállamokkal tanácskozást folytat. Ennek a tanácskozásnak az eredményéről a Tagállamokat értesíti.

4. cikk. - E határozat címzettjei a Tagállamok.

Kelt Brüsszelben, 1966. február 28-án.

A Tanács
Elnök
P. Werner

8. A Tanács 67/790/CEE sz. határozata egyes intézkedésekről a közös közlekedéspolitika területén /1967. december 14./

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa,

Tekintettel a Bizottság 1967. február 10-i üzenetére a közös közlekedéspolitikáról, a Tanács 1966. október 20-án kelt döntésének nyomán;

Tekintettel az olasz kormány 1967. szeptember 21-i emlékiratára a közös közlekedéspolitikára vonatkozó tárgyalások újrafelvételéről;

Figyelembevéve, hogy a közlekedés területén, amint lehet, intézkedéseket kell tenni a vámunió hatálybalépésével kapcsolatban, folytatva mindamellett a hosszabb távra szóló intézkedések kidolgozását;

Figyelembevéve, hogy ezeknek az első intézkedéseknek az kell legyen a céljuk, hogy egyrésztől összehangolják a versenyfeltételeket a Tanács 1965. május 13-i határozatának keretében, amely a vasuti, a közúti és a belvízi fuvarozások területén folyó versenyt befolyásoló egyes rendelkezések összehangolására vonatkozik /1/, és amelynek a végrehajtási módzatait a lehető leggyorsabban meg kell határozni, másrésztől pedig hogy a költségek strukturáját egymáshoz közelebb hozzák;

Figyelembevéve, hogy 1968. július 1. előtt meg kell hozni a közúti árufuvarozás piacának közösségi megszervezésére vonatkozó rendelkezéseket és meg kell állapítani azoknak az intézkedéseknek programját, amelyek alkalmasak a közös közlekedéspolitika további fejlesztésének a biztosítására,

/1/ J.O.C.E. 1965. május 24-i 88. sz. 1500/65. old.

1. a Bizottság javaslatai alapján a következő intézkedéseket kell tenni:

- A közlekedési problémáknak szentelt következő ülés során, legkésőbb azonban hat hónapon belül, meg kell határozni a közúti fuvarozás terén egyes szociális természetű rendelkezések összehangolására vonatkozó közösségi szabályozás szövegét.

- 1968. július 1. előtt el kell fogadni a következő intézkedéseket:

a/ a versenyszabályok alkalmazása a közlekedésre;

b/ a fuvarozások támogatásának szabályozása;

c/ a Tanács fentidézett 1965. május 13-i határozata első cikkének a/ és b/ alpontja alatt foglalt rendelkezések alkalmazásba vétele;

d/ közösségi kontingens létesítése a közúti áru fuvarozásokra, amely három évre szólóan 1200 engedélyből áll;

e/ villa-díjszabás rendszer felállítása a tagállamok közötti közúti áru fuvarozásokra;

f/ különbizottság létesítése, amely az említett intézkedések által reáruházott feladatokat, különösen pedig a piac felügyeletét látná el.

2. a Tudomásul veszi a Bizottság nyilatkozatát, amely szerint a Bizottság előterjeszti:

/aa/ 1968. február 1. előtt módosító javaslatokat az 1964. március 18-i rendelet-tervezethez, amely a nemzetközi fuvarozások terén a gépjárműveket terhelő kettős adózás megszüntetésére vonatkozik és az 1966. június 20-i irányelv-tervezethez, amely a haszongépjárművek üzemanyagtartályaiban lévő üzemanyag vámmentes behozatalára vonatkozó rendelkezések egységesítéséről szól; ezeknek a módosításoknak célja:

- ami a kettős adózást illeti, ideiglenes megoldás elfogadása azon az elvi alapon, hogy a gépjárműveket a tartózkodás idejének arányába: abban a tagállamban adóztassák meg, ahol közlekednek;

- ami az üzemanyag vámmentességét illeti, 50 liter bevételének engedélyezése, amelyet a Tanács határozatának megfelelően növelni kell minden alkalommal, amikor a gázolaj nemzeti adóit lényegesen közelítik egymáshoz;

/bb/ 1968. július 1. előtt javaslatokat azokra az első intézkedésekre, amelyek a pályahasználati díjszabás felállítására vonatkoznak; ezek az intézkedések tartalmazzák különösen:

- a haszongépjárművekre érvényes adók strukturájának összehangolását figyelemmel a Tanács fentidézett 1965. május 13-i határozatának 2. cikkében foglalt rendelkezésekre, oly módon, hogy az tükrözze a különböző gépjármű-kategóriák felelősségét azokért a költségekért, amelyeket a pályahasználat a közösségnek okoz;

- egységes és állandó könyvelés bevezetése mindegyik Tagállamban mindegyik fuvarozási mód infrastrukturális kiadásaira vonatkozóan;

/cc/ 1971. január 1. előtt a Tagállamok közötti közúti áru fuvarozásokra vonatkozó kétoldali kontingensek átalakításával kapcsolatos javaslatokat, figyelembe véve azokat az eredményeket, amelyeket a fenti /aa/ és /bb/ alatt felsorolt intézkedéseket illetően elértek.

b/ Jóváhagyja a naptári időrendet és a fenti a/ pont alatt meghatározott általános irányvonalat.

c/ Tudomásul veszi a Bizottságnak azt a nyilatkozatát, hogy a Bizottság 1968. július 1. előtt javaslatokat terjeszt elő a gázolaj nemzeti adóinak fokozatos közelítésére vonatkozóan.

3. Hangsúlyozza, a vasutak problémáinak szentelt tanulmányi napok következtetéseit, figyelembe véve annak szükségességét, hogy gyors ütemben folytasák a vasutak gazdasági és pénzügyi helyzetének javítását és ebből a célból 1969. január 1. előtt fogadják el:

- a Bizottság 1967. május 26-i javaslata alapján a tagállamoknak a közszolgáltatás fogalma alá tartozó kötelezettségekkel kapcsolatos fellépésére vonatkozó rendeletet;

- a vasuti számlák szabványosítására vonatkozó rendeletet, amelyre vonatkozóan a Bizottság 1968. március 1. előtt terjeszt elő javaslatot.

4. Megbizzza az állandó képviselők bizottságát, hogy készítse elő a jelen határozat 1. pontjának végrehajtását. Ezt a bizottságot felkéri arra, hogy a Tanács legközelebbi, közlekedési kérdéseknek szentelt ülésére terjesszen elő közbenso jelentést, amelyhez csatolja a tárgyban meghozandó szabályzatok tervezetét.

Kelt Brüsszelben, 1967. december 14-én.

A Tanács
Elnök
G. Leber

/J.O.C.E. 1967. december 30. 322. sz. 4. old./

1. A Tanács első irányelve a nemzetközi fuvarozásra /idegen számlára végzett közúti áru fuvarozásra/ vonatkozó egyes közös szabályok felállításáról /1962. július 23./

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa,

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 75. cikke 1. pontjára;

Tekintettel a Bizottság javaslatára;

Tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére;

Tekintettel a Közgyűlés véleményére;

Figyelembevéve, hogy a közös közlekedéspolitikai létrehozása magában foglalja - többek között - a tagállamok területéről kiinduló vagy oda irányuló, vagy pedig egy vagy több Tagállam területén áthaladó nemzetközi közúti áru fuvarozásokra alkalmazandó közös szabályok felállítását;

Figyelembevéve, hogy a közös piac fokozatos megvalósítását nem gátolhatják a fuvarozások terén jelentkező akadályok; hogy biztosítani kell a nemzetközi közúti áru fuvarozások fokozatos kiszélesítését, számításba véve a Közösségen belüli árucseré és áru forgalom fejlődése által támasztott követelményeket,

Az alábbi irányelvet hozta:

1. cikk. - 1. Mindegyik Tagállamnak, legkésőbb az 1962. év végéig szabaddá kell tennie a 2. és 3. pontokban meghatározott feltételek mellett, a többi Tagállamokkal idegen számlára folytatott nemzetközi közúti áru fuvarozásokat, amelyeket a jelen irányelv 1. és 2. melléklete felsorol és amelyeknek az indulási vagy rendeltetési helye a területükön van, vagy amelyek a területén haladnak át.

2. Az 1. mellékletben felsorolt fuvarozásokat mentesíteni kell minden kontingentálási és engedélyezési rendszer alól.

3. A 2. mellékletben felsorolt fuvarozásokat nem szabad többé kontingens rendszernek alávetni. Mindamellet ezek a fuvarozásokat továbbra is engedélyezéstől lehet függővé tenni, amennyiben ebből semmiféle mennyiségi korlátozás nem származik; ilyen esetben mindegyik Tagállam gondoskodni köteles arról, hogy az engedély iránti kérelem felől annak benyújtását követő 5 napon belül döntés szülessen.

4. A két melléklet ennek az irányelvnek elválaszthatatlan része.

2. cikk. - A Tagállamok a jelen irányelv hatálybalépését követő három hónapon belül legkésőbb azonban az 1962. év végéig közlik a Bizottsággal azokat az intézkedéseket, amelyeket a végrehajtás biztosításának érdekében tettek.

3. cikk. - Ez az irányelv nem módosítja azokat a feltételeket, amelyeknek az egyes tagállamok alávetik saját állampolgáraiknak az irányelvben jelzett tevékenysége engedélyezését.

4. cikk. - Ennek az irányelvnek a címzettjei a Tagállamok.

Kelt Brüsszelben, 1962. július 23-án.

A Tanács
Elnök
E. Colombo

1. Melléklet

A kontingentálási vagy fuvarozási engedélyezési rendszerek
mindegyike alól felszabadítandó fuvarozások

1. A határ egyik és másik oldalán légvonalban 25 km mélységben fekvő övezetben végzett határmenti fuvarozások, feltéve, hogy a fuvarozás össztávolsága nem haladja meg légvonalban az 50 kilométert.

2. Áruk alkalomszerű fuvarozása a repülőterekről vagy a repülőterekre, a járatok eltérítése esetében.

3. Személyek szállítására rendelt gépjárművekhez kapcsolt pótkocsikban végzett poggyászfuvározások, és bármilyen gépjárművel repülőterekre vagy repülőterekről történő poggyászfuvározások.

4. Postai küldemények fuvarozása.

5. Megsérült gépjárművek fuvarozása.

6. Szemét és hulladék fuvarozása.

7. Állati hullák fuvarozása megnyuzási célra.

8. Méhek és tenyészhalak fuvarozása.

9. Hullák fuvarozása

2. Melléklet

Fuvarozások, amelyeket fel kell szabadítani mindenféle
kontingens-rendszer alól, amelyek azonban engedélyezési
rendszernek továbbra is alávetettek a jelen irányelv
első cikke 2. pontjának megfelelően

1. Valamely tagállamból származó fuvarozások, amelyeknek a rendeltetési helye valamely másik szomszédos tagállamnak a közös határtól légvonalban 25 km mélységben fekvő határmenti övezetében van.

2. Olyan gépjárművekkel végzett áru fuvarozások, amelyek rakott össz-súlya, a pótkocsikét is beleértve, nem halad meg 6 tonnát.

3. Művészeti tárgyak és alkotások fuvarozása kiállítási vagy kereskedelmi célból.

4. Kizárólag propaganda vagy tájékoztatás célját szolgáló tárgyak vagy anyagok alkalmi fuvarozása.

5. Átköltözési ingóságok fuvarozása olyan vállalatok által, amelyek e célra külön fel vannak szerelve személyzettel és járművekkel.

6. Anyagok, kellékek és állatok fuvarozása színházi, zenei, film- sport-, cirkuszi és vásári rendezvényekre vagy ilyen rendezvényekről, valamint ilyen fuvarozások rádió-, film- vagy televízió felvételek céljaira.

/J.O.C.E. 1962. augusztus 6-1 7o. su. 2005/62. old./

2. A Tanács 65/269/CEE sz. irányelve a tagállamok közötti közúti árufuvarozás engedélyezésére vonatkozó egyes szabályok egységesítéséről /1965. május 13./

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa,

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó Szerződésre és különösen annak 75. cikkére;

Tekintettel a Bizottság javaslatára;

Tekintettel a Közgyűlés véleményére /1/;

Tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére /2/;

Figyelembevétel, hogy a közös közlekedéspolitika létrehozásával együtt kell járnia, többek között, a Tagállamok területéről kiinduló vagy oda irányuló vagy pedig egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közúti árufuvarozásokra alkalmazandó közös szabályok felállításának;

Figyelembevétel, hogy igen lényeges, hogy azok, a nemzetközi közúti árufuvarozás végrehajtását gátló akadályok ki legyenek küszöbölve, amelyek a tagállamok által az engedélyek kiadásánál alkalmazott eljárásokból származnak; hogy ennek a célnak elérése érdekében a legmegfelelőbb módszer az, ha valamilyen tagállam egyszerűsített eljárást fogad el, amely szerint az engedélyeket a gépjárműeket nyilvántartó állam illetékes hatóságai adják ki,

az alábbi irányelvet állapította meg:

1. cikk. - A tagállamok megteszik a szükséges intézkedéseket annak biztosítása végett, hogy 1966. január 1-től kezdődően valamely tagállam területéről kiinduló vagy oda irányuló, avagy egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közúti árufuvarozásokhoz megkövetelt engedélyeket annak a Tagállamnak illetékes hatóságai adják ki, amelyben azt a gépjárművet nyilvántartásba vették, amellyel a fuvarozást végzik.

2. cikk. - Az engedélyeknek meg kell felelniük a mellékletben foglalt minták egyikének; ez a melléklet a jelen irányelv elválaszthatatlan része.

3. cikk. - 1. Az engedélyeket a fuvarozó nevére állítják ki. Az engedélyek nem ruházhatók át.

2. Mindegyik engedélyt egyszerre csak egy gépkocsinhoz lehet felhasználni. Az engedélyt a gépkocsin kell tartani és az ellenőrzéssel megbízott közegek felkérésére fel kell mutatni. Gépkocsi alatt különálló gépkocsikat vagy összekapcsolt gépkocsiszerelvényeket kell érteni.

4. cikk. - Ha az engedélyezés alá eső fuvarozás során a fuvarozó más tagállam területén, mint amelyben a gépkocsit nyilvántartásba vették, megsérti az ebben a tagállamban a fuvarozásokkal kapcsolatos törvényi és rendeleti szabályokat vagy igazgatási intézkedéseket, ez utóbbi állam a szabálysértést bejelenti annak a tagállamnak, ahol a gépkocsit nyilvántartásba vették.

A tagállamok kölcsönösen közölnek egymással minden felvilágosítást a szabálysértés esetén alkalmazott szankciókról.

5. cikk. - A tagállamok 1966. január 1. előtt közlik a Bizottsággal azokat az intézkedéseket, amelyeket a jelen irányelv végrehajtásának biztosítása érdekében tettek.

6. cikk. - Ennek az irányelvnek a címzettjei a Tagállamok.

Kelt Brüsszelben, 1965. május 13-án.

A Tanács
Elnök

M. Couve de Murville

/1/ J.O.C.E. 1964. július 8-i 107. sz. 1700/64. old.

/2/ J.O.C.E. 1964. október 27-i 168. sz. 2631/64. old.

Az engedélyminták

/Fehérszínű minta - előlap/

Szöveg a Közösség négy hivatalos nyelvén.

Az engedélyt kiadó állam

/Az állam megkülönböztető jele/

/Az illetékes szervezet/

Időre szóló engedély

.....sz. Engedély

nemzetközi közúti árufuvarozásra

Ez az engedély feljogosítja

/a fuvarozó neve vagy cégjelzése és teljes címe/

arra, hogy nemzetközi árufuvarozásokat végezzen

. és között
 -n átmenet-
 ben egyes gépkocsival vagy összekapcsolt gépjármű-szerelvényekkel.

Ez az engedély érvényes -tól
 -ig.

Esetleges korlátozások

Kiadva -n -én.

/Annak a szervezetnek az aláírása és bélyeg-
 zője, amely az engedélyt kiadja -
 A gépkocsit nyilvántartó állam/

/Fehérszínű engedély hátlapja/

Általános előírások

Ezt az engedélyt a gépkocsin kell tartani és az ellenőrzéssel megbízott
 közegek kérésére fel kell mutatni.

Csak nemzetközi árufuvarozásra érvényes. Belföldi fuvarozásokra nem ér-
 vényes.

Harmadik személyre nem ruházható át.

A fuvarozó köteles mindegyik tagállam területén betartani az ebben az ál-
 lamban érvényes törvényi és rendeleti szabályokat valamint igazgatási intéz-
 kedéseket különösen a fuvarozás és a forgalom terén.

Szöveg a Közösség négy hivatalos nyelvén

Az engedélyt kiadó állam

/Az ország megkülönböztető jele/

/Az illetékes szervezet/

Utra szóló engedély

Engedélyezett utak száma

/oda-vissza/

.....sz. Engedély

nemzetközi közúti árufuvarozásra

Ez az engedély feljogosítja

/a fuvarozó neve vagy cégjelzése és teljes címe/

arra, hogy nemzetközi árufuvarozást végezzen

. és között

. -n átmenetben egyes gépkocsival vagy gépkocsik összekapcsolt szerelvényével.

Ez az engedély érvényes -tól

. -ig.

Esetleges korlátozások

.

Kiadva -n. -én

/Annak a szervezetnek az aláírása és
bélyegzője, amely az engedélyt kiadta -
A gépkocsit nyilvántartó állam/

/Zöldszinű minta hátoldala/

Általános előírások

Ezt az engedélyt, az alábbi statisztikai lappal együtt, a gépkocsin kell tartani és azt az ellenőrzéssel megbízott közegek kérésére fel kell mutatni.

Ez az engedély csak az engedélyen feltüntetett számú ut megtételére jogosít. Belföldi fuvarozásra nem érvényes.

Harmadik személyre nem ruházható át.

A fuvarozó köteles mindegyik tagállam területén betartani az ebben az államban érvényes törvényi és rendeleti szabályokat valamint igazgatási intézkedéseket, különösen a fuvarozás és a forgalom terén.

Ezt az engedélyt, az érvényességének lejártát követő 15 napon belül vissza kell küldeni annak a szervezetnek, amely azt kiadta.

Az engedély címzettje köteles minden fuvarozás előtt elkészíteni a kétoldalu megállapodásokban előírt fuvarozási statisztikai lapot /beszámolót/.

Ezt a statisztikai lapot a jelen engedéllyel együtt kell visszaküldeni.

/J.O.C.E. 1965. május 24-i 38. sz. 1469/65. old./

3. A Tanács 68/297/GEE sz. irányelve a haszongépjárművek üzemanyagtartályaiban lévő üzemanyag vámmentes bevitelére vonatkozó rendelkezések egységesítéséről /1968. július 19./

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa,

Tekintettel az Európai Gazdasági Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 75. és 99. cikkeire;

Tekintettel a Tanács 1965. május 13-i határozatára, amely a vasuti, a közúti és a belvízi fuvarozások terén érvényesülő versenyt befolyásoló egyes rendelkezések összehangolásáról szól /1/ és különösen annak első cikke b/ alpontjára;

Tekintettel a Bizottság javaslatára;

Tekintettel a Közgyűlés véleményére /2/;

Tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére /3/;

Figyelembevéve, hogy a közös közlekedéspolitika létrehozása a Tagállamokból kiinduló vagy azok területére irányuló ill. egy vagy több tagállam területén átmenő nemzetközi fuvarozásra alkalmazandó közös szabályok megállapítását követeli meg;

Figyelembevéve, hogy ezeknek a közös szabályoknak a megállapításával együtt kell járnia azon rendelkezések egységesítésének is, amelyek a haszongépjárművek üzemanyagtartályaiban lévő üzemanyag vámmentes bevitelére vonatkoznak;

Figyelembevéve, hogy a különböző tagállamok fuvarozói közötti verseny feltételeinek összehangolása céljából

- meg kell határozni a vámmentesen bevihető üzemanyag legkisebb mennyiségét és elő kell írni a többlet-mennyiség vámmentességének a feltételeit;

- szükséges, hogy a valamely tagállamban az üzemanyag vámmentességére vonatkozó rendelkezések azonosak legyenek tekintet nélkül arra, hogy a gépjárműveket melyik tagállamban vették nyilvántartásba;

Figyelembevéve, hogy a vámmentesen behozott üzemanyaggal elkövethető visszaélések elkerülése céljából a határmenti övezetekre vonatkozóan különleges rendelkezést kell előírni;

Az alábbi irányelvet állapította meg:

1. cikk. - A tagállamok - a jelen irányelvnek megfelelően intézkednek a tagállamok területén nyilvántartott és a tagállamok közötti közös határon áthaladó haszongépjárművek üzemanyagtartályaiban lévő üzemanyag vámmentes behozatalára vonatkozó rendelkezések egységesítéséről.

2. cikk. - A jelen irányelv értelmezése szerint haszongépjármű alatt minden olyan közúti gépi erejű járművet kell érteni, amely gyártási típusa és felszerelése következtében

a/ a gépkocsivezetőt is beleértve kilencnél több személy;

b/ áru

díjmentesen vagy fuvardíj ellenében történő fuvarozására alkalmas és erre a célra van rendelve.

3. cikk. - 1. Legkésőbb 1969. január 1-től kezdődő hatállyal a tagállamok 50 liternek megfelelő üzemanyagot vámmentesen engednek be.

/1/ J.O.C.E. 1965. május 24-i 88. sz. 1500/65. old.

/2/ J.O.C.E. 1967. február 17-i 28. sz. 459/67. old.

/3/ J.O.C.E. 1967. március 7-i 42. sz. 618/67. old.

2. A gázolajra vonatkozó nemzeti adók lényeges közelítésére irányuló minden művelet során, a Tanács, a Bizottság javaslatára, egyhangu határozattal állapítja meg azt az üzemanyagmennyiséget, amit a Tagállamok az 1. pontban jelzett mennyiségen felül vámmentesen engednek be.

A Tanács ugyanilyen módokat szerint fog határozni a haszongépjárművek rendes üzemanyagtartályában lévő üzemanyag teljes mennyiségének vámmentességéről, amint az ezek között az adók közötti eltéréseket kielégítő mértékben csökkentették.

3. Mindegyik tagállam vámmentességben részesítheti az 1. és a 2. pontokban foglalt rendelkezések alkalmazásából következő mennyiségeket meghaladó üzemanyagmennyiséget.

4. A tagállamok által az előző pontok alkalmazásaként meghatározott üzemanyagmennyiség azonos kell legyen, tekintet nélkül arra, hogy a szóbanforgó gépjárművet melyik Tagállam területén tartják nyilván.

4. cikk. - A jelen irányelv alkalmazásként bármely tagállam által hozott rendelkezések semmiesetre sem lehetnek kevésbé kedvezőek, mint azok, amelyeket ez a tagállam a kívülálló államokban nyilvántartott és a tagállamok közös határain áthaladó haszongépjárművekre alkalmaz.

5. cikk. - 1. Mindegyik tagállamnak jogában áll, hogy a Bizottsággal folytatott tanácskozás után, a 3. cikk 2. pontjának alkalmazásaként vámmentesen beengedhető üzemanyag mennyiségét korlátozza azoknál a haszongépjárműveknél, amelyek a határmenti övezetbe irányuló fuvarozást végeznek; ennek a határmenti övezetnek maximális mélysége légvonalban 25 km.

2. Az 1. pont alkalmazásaként bármelyik tagállam által meghatározott üzemanyagmennyiség azonos kell legyen tekintet nélkül arra, hogy a gépjárművet melyik tagállamban vették nyilvántartásba.

6. cikk. - A tagállamok közlik a Bizottsággal azokat az intézkedéseket, amelyeket a jelen irányelv alkalmazásának biztosítására tettek.

7. cikk. - Ennek az irányelvnek a címzettjei a Tagállamok.

Kelt Brüsszelben, 1968. július 19-én.

A Tanács
Elnök
O.L. Scalfaro

/J.O.C.E. 1968. július 23-i L 175 sz. 15. old./

Közös közlekedéspolitika a Tanács 1966. október 20-i
határozata nyomán

I. Bevezetés

1. A Tanács, a közlekedésnek szentelt 1966. október 19. és 20.-i ülése során, határozatot fogadott el, amely új elemeket tartalmaz arra vonatkozóan, hogy milyen módon szándékozik folytatni a közös közlekedéspolitika kidolgozását /1/.

A Tanács ebben a határozatában azt kéri, hogy a következő területeken gyorsítsák meg a munkát: a piacra belépés /a szakmába bejutás és a szakma gyakorlása, a kapacitás ellenőrzése/, a versenyszabályok alkalmazása, a versenyfeltételek összehangolása és a pályaköltségek elszámolása.

Ellentétek kristályosodtak ki azok körül a módszerek körül, amelyeket eddig azoknak a jelenségeknek a kiküszöbölésére vettek tervbe amelyek torzítják a verseny érvényesülését, vagyis az uralkodóhelyzettel való visszaélést és mindenekelőtt a káros versenyt.

2. Szükségessnek látszott tehát, hogy megállapítsák e viták mérlegét, elemezzék az ellentéteket és keressék a megoldást. Ha lehetségesnek bizonyul, hogy - a közlekedési piac megszervezéséről szóló, 1965. június 22-i megállapodásban eredetileg előírt határidők bevárása nélkül/2/- megvitassák mindezeket a nem kizárólag díjszabási jellegű intézkedéseket, amelyek alkalmasak arra, hogy hatékonyan küzdjenek az uralkodó helyzettel való visszaélés és a káros verseny kockázatai ellen, semmi nem gátolhatja többé az első jelentős közösségi szabályozások közeli hatálybalépését a közlekedés területén.

3. Márpedig az eredmények gyors elérése annál inkább szükséges, hogy a vámunió 1968. július 1-re megvalósul és ugyanerre az időpontra a közös mezőgazdasági piac is hatékonyvá válik. A gazdasági uniónak tehát, amelynek a vámunió az első üteme és amelynek igen fontos része a közös közlekedéspolitika, a maga részéről most már a megvalósulás aktívabb fázisába kell lépnie. Egyébként a szerződés 75. cikke előírja, hogy a nemzetközi fuvarozásokra és a tagállamok területén nem honos fuvarozó által végzett fuvarozások engedélyezésének feltételeire vonatkozó közös szabályokat még az átmeneti időszak alatt meg kell hozni.

II. Közös közlekedéspolitika az átmeneti időszak két
szakasza alatt

4. A közös közlekedéspolitika orientációjáról szóló, 1961. április 10-i emlékiratot és a közös közlekedéspolitikával kapcsolatos, 1962. május 23-i akcióprogramot a Tanács formálisan nem hagyta jóvá /3/. Mindazonáltal azo-

/1/ Doc.R/1150/66 /TRANS 72/ 1966. október 21.

/2/ V.8. Bulletin de la Communauté économique européenne, 1965.8.sz. 36. old.

/3/ Az a határozat-tervezet, amelyet a Tanács erre vonatkozóan kidolgozott, nem kapott egyhangúságot és azt a Bizottságnak úgy küldték meg, mint a Tanács 1963. március 8-i 98. ülése jegyzőkönyvéhez csatolt okmányt.

kat a gondolatokat, amelyeket a Bizottság ezekben kifejezésre juttatott e közös politika általános orientációja alapjaként elfogadottnak lehet tekinteni.

Ennek a politikának a koncepciója azon az elgondoláson alapul, hogy a fuvarozási módok és a fuvarozó vállalatok között a forgalom optimális megosztását a verseny szabad játékaival kell biztosítani. Ilyen megosztásnak kérésére koordinációs eszközökkel, legyenek azok díjszabási, vagy más természetűek, ki van tehát zárva.

E koncepció azonban nem tilt meg minden hatósági beavatkozást a piacra. Eppen ellenkezően, az alábbi hármas cél érdekében bizonyos beavatkozásokat szükségessé tesz:

a/ a piac működésének a biztosítása, éspedig oly módon, hogy a fuvarozási módokat és a vállalatokat - a versenyfeltételek összehangolásával és a pályaköltségek megfelelő elszámolásával - egyenlő alapra helyezik;

b/ azoknak a visszaéléseknek a megelőzése vagy orvoslása, amelyeknek a verseny játéka helyt adhat, azaz az uralkodó helyzetekkel való visszaélésnek és a káros versenynek; ez pedig a kapacitás állandó jellegű felügyeleti és ellenőrző rendszerének bevezetésével, valamint szükség esetén ideiglenes és szelektív hatású intézkedésekkel történik;

c/ olyan mértékű hozzájárulás a regionális és szociálpolitikai célok eléréséhez, amilyen mértékben a piac egyszerű játéka ennek az eredménynek az elérését nem teszi lehetővé.

Tekintettel arra, hogy a nemzeti politikák között eltérések vannak, a versenyre alapított közösségi közlekedési piac szervezése csak fokozatosan történhet.

A különböző területeken teendő intézkedések között bizonyos párhuzamosságot kell biztosítani, figyelembe véve hogy ezek az intézkedések kölcsönösen függenek egymástól elkerülve, hogy közülük egyiknek egy másiknak szemben elsőbbségi jelleget adjanak.

5. Az emlékirat és az akció-program feletti vita fényében a Bizottság javaslatainak egészét előterjesztette. A megindítandó akcióknak lényegében a következő területeket kell érinteniük:

a/ versenyfeltételek összehangolása;

b/ piacra belépés /a szakmába bejutás és a szakma gyakorlásának engedélyezése, a kapacitás ellenőrzése/;

c/ fuvarozási feltételek és fuvardíjak;

d/ versenyszabályok;

e/ beruházások koordinálása;

f/ pályaköltségek.

- Ami a versenyfeltételek összehangolását illeti, a Tanács elfogadott egy keret-határozatot /1/, amely e hatás kiváltására irányuló végrehajtási intézkedéseket ír elő. Ebből a célból a Bizottság több javaslatot terjesztett elő a kettős adózás megszüntetésére /2/, az üzemanyag vámmentességé-

/1/ A Tanács 1965. május 13-i határozata a vasuti, a közuti és a belvizi fuvarozás terén folyó versenyt befolyásoló bizonyos rendelkezések összehangolására vonatkozóan. J.O.C.E. 88. sz. 1500/65. oldl.

/2/ A Tanács rendelet-tervezete a gépjárműveket terhelő kettős adózás megszüntetésére vonatkozóan a nemzetközi fuvarozás terén /okm. DOC/64/81. utolsó 1964. március 18./; Európai Parlament véleménye 1965. január 13. J.O.C.E. 20. sz. 268/65. old.; Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye 1964. december 8/9, J.O.C.E. 13. sz. 147/65. old.

re /1/, a fuvarozó vállalatoknak nyújtott támogatásra /2/ és a közúti fuvarozás terén egyes szociális természetű rendelkezésekre /3/ vonatkozóan.

- Ami a piacra belépést illeti /szakmába bejutás és a szakma gyakorlásának engedélyezése, a kapacitás ellenőrzése/ a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a legsürgősebben megoldandó kérdés a tagállamok közötti nemzetközi közúti áru fuvarozások problémája volt. Ennek következtében javaslatot terjesztett elő, amely arra irányult, hogy a kétoldalu kontingensek rendszerét közösségi kontingens-rendszerrel helyettesítsék /4/. Ennek a közösségi kontingensnek keretében olyan engedélyeket kell kiadni, amelyek a Közösség egész területére érvényesek.

A Tanács nem tartotta lehetségesnek, hogy az első intézkedéseivel ilyen messzire menjen. Egyetértően nyilatkozott egy olyan rendelet-tervezetett illetően, amely kísérleti jellegű közösségi kontingens bevezetését írja elő. A kétoldalu kontingenseket azonban fent kell tartani és fokozatosan ki kell bővíteni. Három év eltelte után ezt a rendszert meg lehet erősíteni, ki lehet terjeszteni vagy módosítani. Mindazonáltal a Tanács egy ilyen rendelet végleges elfogadását a díjszabásra vonatkozó megegyezéstől tette függővé /5/.

A Tanács 1962. július 24-én elfogadta az első irányelvet az idegen számlára végzett nemzetközi közúti áru fuvarozások egyes közös szabályainak létrehozására vonatkozóan /6/, amely szabadabb teszi a határmenti fuvarozásokat és bizonyos különleges fuvarozásokat. A tagállamok között végzett közúti áru fuvarozások engedélyezéséről szóló egyes szabályok egységesítésére vonatkozó 1965. május 13-i irányelv /7/ hozzájárult az ilyen engedélyek kiadása feltételeinek megjavításához és egyszerűsítéséhez.

A Tanács ezen kívül elfogadta az első rendeletet a közúti személyszállításról /8/.

A letelepülési szabadság korlátozásainak megszüntetésére vonatkozó 1961. december 18-i általános program /9/ a közlekedést a harmadik fázisba helyezte, vagyis az átmeneti időszak harmadik szakaszának első két évébe /1967. vége/. Ezen felül előírta, hogy a korlátozások megszüntetését azoknak a rendelkezéseknek a koordinálása kell kísérje, amelyek a szakmába lépésnek és a szakma gyakorlásának engedélyezésére vonatkoznak. A piacra belépés tárgyában hozandó intézkedések e koordináció megvalósítását lehetővé fogják tenni.

- /1/ A Tanács irányelv-javaslat a haszongépjárművek üzemanyagtartályaiban lévő üzemanyag vámtetés bevitelére vonatkozó rendelkezések egységesítéséről /okm. doc. COM/66/ 278. végső, 1966. július 15./.
- /2/ A Tanács javaslata a vasúti, a közúti és a belvízi fuvarozó vállalatoknak nyújtott támogatásra vonatkozó rendeletre /végső okm. COM/66/ 266. 1966. július 18./.
- /3/ A Tanács javaslata a közúti fuvarozás terén egyes szociális természetű rendelkezések összehangolására vonatkozó rendeletre /végső okm. COM/66/ 270. 1966. június 22./.
- /4/ A Tanács javaslata a Közösségen belül közúti áru fuvarozásokra érvényes közösségi kontingens létrehozására és működésére vonatkozó rendeletre /végső okm. COM/63/159. 1963. május 10./; az Európai Parlament véleménye 1964. június 18., J.O.C.E. 109. sz. 1694/64. old.; a Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye 1964. január 30., J.O.C.E. 168. sz. 2647/65. old.
- /5/ A Tanács javaslata a Tagállamok közötti közúti áru fuvarozások közösségi kontingens-rendszerének létesítésére és a kétoldalu kontingensek éltetésére vonatkozó rendeletre /doc. R/533/65/TRANS 34/, 1965. május 24./.
- /6/ V.ö. J.O.C.E. 70. sz. 2005/62. old.
- /7/ V.ö. J.O.C.E. 88. sz. 1496/65. old.
- /8/ V.ö. J.O.C.E. 147. sz. 2688/66. old.
- /9/ V.ö. J.O.C.E. 2. sz. 36/62. old.

- A fuvardíjak és a fuvarozási feltételek tárgyában egyes problémákat meg lehetett oldani a szerződés 79. /1/ és 80. cikkeinek alkalmazásával. A diszkriminációk és a támogatás jellegű díjszabások kiküszöbölése nem okozott súlyos nehézségeket /2/. A tagállamok, a Bizottság kezdeményezésére, egyetértettek abban is, hogy a már hozott rendelkezéseken "közös akció" keretében tulmenjenek, addig is, amíg az új rendeleti szabályozást, amelyre vonatkozóan a Bizottság javaslatot terjesztett elő elfogadják /3/.

Bizonyos azonban, hogy a legfontosabb megoldandó probléma a fuvardíjak és az áru fuvarozási feltételek általános rendszerének a problémája. A Bizottság 1963-ban javaslatot terjesztett elő, amely a Közösségen belüli forgalomban valamennyi fuvarozási módra kötelező villa-díjszabási rendszer felállítását célozta /4/. Mivel 1964. december havában megállapították, hogy erre a javaslatra vonatkozóan nem lehet egyhangú megegyezést elérni, a Tanács és a Bizottság arra kényszerült, hogy új utakon keresse ennek a problémának megoldását.

- Ami a versenyszabályoknak a közlekedésre alkalmazását illeti, a Bizottság rendeletre vonatkozó javaslatot terjesztett a Tanács elé. Ez a rendelet a fuvarozó vállalatokat az általános rend hatálya alá helyezné, figyelembe véve azonban ennek a szektornak a sajátosságait, bizonyos módosításokat irányozna elő /5/.

- Ami a beruházások koordinálását illeti, a Tanács megtette az első lépést; elfogadta az 1966. február 28-i határozatot, amely tanácskozási eljárást vezet be /6/.

- Ami a közlekedési pályaköltségeket illeti, a Tanács két határozatot hozott. Ezek adatgyűjtési programot és tanulmányi programot állítanak fel, amelyek megvalósításának kell szolgáltatnia a pályák használata terén alkal-

- /1/ A Tanács 1960. június 27-i 11. sz. rendelete a fuvardíjak és a fuvarozási feltételek tekintetében fennálló diszkriminációk megszüntetéséről, a Szerződés 79. cikk 3. pontjának végrehajtásaként, J.O.C.E. 52. sz. 1121/60. old.
- /2/ 622 díjszabást szüntettek meg és 322 díjszabást módosítottak.
- /3/ A Tanács javaslata a fuvarozás területén a díjak és feltételek tekintetében fennálló diszkriminációk megszüntetésére vonatkozó rendeletre /végső okm. COM/65/ 355. 1965. október 6./.
- /4/ A Tanács javaslata a vasuti, a közuti és a belvizi áru fuvarozásra érvényes villa-díjszabási rendszer felállítására vonatkozó rendeletre /okm. COM/63/ 168., 1963. május 10./; az Európai Parlament véleménye, 1964. június 18., J.O.C.E. 109. sz. 1687/64. p.; a Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye, 1964. január 30., J.O.C.E. 168. sz. 2656/64. old.
- /5/ A Tanács javaslata a versenyszabályoknak a vasuti, a közuti és a belvizi fuvarozás szektorára történő alkalmazását előíró rendeletre /utolsó okm. COM/64/184. 1964. június 4./; az Európai Parlament véleménye, 1964. október 23., J.O.C.E. 205. sz. 3505/46. old.; a Gazdasági és Szociális Tanács véleménye 1965. április 27., J.O.C.E. 103. sz. 1792/65. old. Ezt a javaslatot a Tanács 1962. október 26-i 141. sz. rendeletének alkalmazásaként tették, amely rendelet kimondja, hogy a Tanács 17. sz. rendelete a közlekedési szektorra nem alkalmazható /J.O.C.E. 124. sz. 2751/626. old./ valamint a Tanács 1965. december 9-i 165. sz. rendeletének alkalmazásaként, amely meghosszabbítja azt a határidőt, amely alatt a Tanács 17. sz. rendelete a vasuti, a közuti, és a belvizi fuvarozásra nem alkalmazható /J.O.C.E. 210. sz. 3141/65. old./.
- /6/ A Tanács 1966. február 28-i határozata tanácskozási eljárás bevezetéséről a közlekedési pályaberuházások terén /J.O.C.E. 42. sz. 583/66. old.

mazható közös pénzügyi rendszer meghatározásához szükséges elemeket /1/. A Bizottság a Tanács első határozatának végrehajtása érdekében a maga részéről két határozatot hozott /2/.

6. A Bizottság által 1963. májusban a villa-díjszabási rendszer tárgyában előterjesztett javaslat az egyik tagállam ellenállásába ütközött, különösen ennek a rendszernek a rajnai hajózásra történő alkalmazásával kapcsolatban.

E zsákutcaból való kijutás érdekében dolgozták ki azt a rendszert, amelyet az 1965. június 22-i megállapodás tartalmaz.

E rendszer a kötelező díjszabási rendszer mellett egy viszonyítási díjszabási rendszer bevezetését is előirányozta. Ennek a díjszabási rendszernek bevezetését azonban olyan akcióknak kell kísérniük, amelyek a piacok működési feltételeinek közelítését célozzák: a szakmába bejutás és a szakma gyakorlása engedélyezésének szabályozása, a vertikális és horizontális megegyezés rendszerének a meghatározása, bizonyos nem állami beavatkozások által felvetett problémák közös megoldása, a pályaköltségek elszámolása problémájának közös megoldása, a vasutak pénzügyi egyensúlya.

Az 1965. június 22-i megállapodásban ezekkel az akciókkal kapcsolatban, amelyeknek a díjszabáspolitikát kísérniük kell, az a tény jelent új elemet, hogy az akciók végrehajtására határidőket állapítottak meg: három év az új díjszabási rendszer hatálybalépésétől számítva, kivéve a vasutak pénzügyi egyensúlyát, amelyre vonatkozóan a határidő 1972. december 31-ig terjed.

Az 1965. június 22-i megállapodásban foglalt díjszabási rendszer hatályba léptetése érdekében a Bizottság 1965. október 27-én terjesztette elő módosított javaslatát /3/.

III. Az ellentétek elemzése és áthidalásuk lehetőségei

7. A díjszabási rendelet módosított javaslata feletti vita újabb ellentéteket váltott ki egyes pontjai értelmezése és alkalmazási módzatai tekintetében. A Tanács ezeket az ellentéteket az 1966. október 20-i határozatában állapította meg.

8. Az ellentét főként a viszonyítási díjszabási rendszerére összpontosult: a Bizottság úgy vélte, hogy, anélkül, hogy a szabad árképzést, amely az 1965. június 22-i megállapodás után ezt a rendszert jellemzi ismét vitássá

/1/ A Tanács 1964. május 13-i határozata a vasuti, a közuti és a belvízi fuvarozásra szolgáló pályák költségeire vonatkozó adatgyűjtés szervezéséről, J.O.C.E. 102. sz. 1598/64. old. A Tanács 1965. május 13-i határozata, amely a vasuti, a közuti és a belvízi fuvarozásra szolgáló pályák költségeire vonatkozó adatgyűjtés szervezéséről szóló 64/389/CEE sz., 1964. június 22-i Tanácsi határozat 4. cikkének végrehajtásáról szól, J.O.C.E. 88. sz. 1473/65. old.

/2/ A Bizottság 1964. július 10-i határozata az 1965-ben végrehajtandó forgalomszámlálásról, a Tanács 1964. június 22-i, a pályaköltségek tárgyában lefolytatandó ankét szervezéséről szóló határozat végrehajtásaként, J.O.C.E. 123. sz. 2084/64. sz.; a Bizottság 1965. április 27-i határozata a pályahasználatról 1966-ban végrehajtandó számlálásról és szondírozásról, J.O.C.E. 82. sz. 1405/65. old.

/3/ Doc. COM /65/ 415; 1965. október 27., az Európai Parlament 1966. január 19-i véleménye, J.O.C.E. 23. sz. 361/66. old. és 1966. június 27. J.O.C.E. 130. sz. 2429/166. old.; Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye, 1966. szept. 29., /Doc. CES 70/66/.

tennek, szükség van bizonyos óvintézkedésekre annak érdekében, hogy az ár-képzés e szabadsága ne eredményezzen káros hatásokat. Azt is javasolta egy-résről, hogy a viszonyítási díjszabás hatálya alá tartozó fuvarozások fu-vardíjai a költségek fedezését illetően bizonyos feltételeknek eleget tegye-nek, másrésről előirányozta annak lehetőségét is, hogy a hatóságok, abban az esetben, ha az uralkodó helyzettel való visszaélést vagy a káros verseny jelenségeit állapítják meg, díjszabási természetű intézkedéseket teheszenek, amelyek korlátozott időre maximális vagy minimális fuvardíjak alkalmazását írják elő. Ezeket a javaslatokat az a központi gondolat vezette, hogy haté-kony eszközökkel kell rendelkezni a versennyel való visszaélés lehetőségei elleni küzdelemhez.

Ezeket a rendelkezéseket az egyik Tagállam elutasította. Azt hangoztatta, hogy azok az 1965. június 22-i megállapodással ellentétben állanak és hogy az árak kialakításának a viszonyítási díjszabási rendszerben tökéletesen sza-badnak kell lennie.

9. A Tanácsban jelentkező egyéb ellentétek lényegében technikai jellegű-nek látszottak. A két legfontosabb nézeteltérés a külön szerződések rendsze-rére és a fuvardíjak közzétételére vonatkozott.

Ami a kötelező díjszabási rendszer keretében köthető külön szerződéseket illeti, a Bizottság azt javasolta, hogy azok indokoltságát utólagosan vagy-is a szerződés megkötését követően azonnal igazolni kelljen. A fuvarozók ré-szére mindazonáltal biztosítják azt a lehetőséget, hogy az ilyen szerződés-hez előzetes jóváhagyást kérjenek. Ezzel ellentétben, az egyik Tagállamnak az volt a véleménye, hogy ezeket a szerződéseket előzetes hatósági jóváha-gyásznak kell alávetni, legalábbis abban az esetben, ha azok hosszabb időre szólnak.

Ami a kötelező, vagy a viszonyítási díjszabások villaágain kívül eső fu-vardíjak közzétételét illeti, a Bizottság viszonylagos globális kihirdetési rendszerre tett javaslatot. Ebben a rendszerben a szerződő felek személye nem válna ismeretessé. Ugyanez a Tagállam azonban úgy vélte, hogy a piac jó működése sokkal részletesebb nyilvánosságot követel. Véleménye szerint éppen a fuvarozó személyének a nyilvánosságra hozatala az egyik lényeges feltétele annak, hogy a fuvaroztatók részére a piaci helyzet kielégítő isme-rete biztosítható legyen.

10. A viszonyítási díjszabás szerkezete határozza meg az egyéb ellentétek megoldását, amelyek egyébként azoknak az állami beavatkozásoknak a természe-tére vonatkozó felfogásbeli eltérésben nyilvánultak meg, amelyekkel szükség esetén küzdeni lehet a piaci uralkodó helyzet visszaélésszerű kihasználása vagy a káros verseny ellen.

E két jelenség fennállását a tagállamok egyike sem tette vitássá. A Ta-nács 1966. október 20-i határozata hangsúlyozza, hogy " ... Egyhanguan el-ismerik annak szükségességét, hogy a káros verseny vagy az uralkodó helyzet-tel való visszaélés által a közlekedési piacon előidézhető zavarokat elke-rüljék".

Keresni kell tehát azokat az eszközöket, amelyek alkalmasok arra, hogy ezekkel a veszélyekkel szembenézzenek, és fel kell deríteni hogy van e lehe-tőség olyan intézkedések alkalmazására, amelyek nem díjszabási jellegűek, amint azt a Tanács határozata javasolja.

11. Az uralkodó helyzet visszaélésszerű kihasználásának problémája a köz-lekedési szektorban ma már nem túl nagy jelentőségű. Uralkodó helyzetek va-lójában csak abból keletkezhetnek, hogy nincs hatékony verseny sem a közle-kedési ágazatok között, sem pedig valamely fuvarozási módon belül. Márpedig ezek a helyzetek ma csak egészen kivételesen jelentkeznek és létrejöttüket könnyű megakadályozni.

A vasutak részére monopol-helyzetek csak korlátozott forgalmi viszonyla-tokban állnak fenn. A többi fuvarozási módok, különösen pedig a közút ver-senye még tovább csökkenti annak lehetőségét, hogy a vasutak visszaéljenek

monopolhelyzetükkel. Ha mindezek ellenére mégis létrejönne ilyen gyakorlat, ennek kivédésére leghatékonyabb eszköz a maximális díjak kötelező előírása. Ilyen intézkedéseket azonban csak ideiglenes jelleggel helyes tenni azokkal, ha esetekkel kapcsolatban, amelyeket az illetékes hatóságoknak a tudomására hoznak.

Ami a közúti és a belvízi fuvarozást illeti, uralkodó helyzetek csakis kartelek alakítása útján keletkezhetnek. A szerződésnek a versenyre vonatkozó szabályait megfelelően alkalmazva, el lehet kerülni, hogy az ilyen gyakorlat káros hatásokat váltson ki.

12. A káros verseny már komplexebb jelenség és árnyaltabb megoldásokat igényel. Külön elemzéseket kell végezni egyrészt a vasutakra, másrészt pedig a közúti és belvízi fuvarozásokra vonatkozóan.

13. A vasutaknak, mivel üzemük méretei lehetővé teszik a terhek belső kiegyenlítését bizonyos esetekben módjuk van rendellenesen alacsony díjakat alkalmazni. Annak veszélye, hogy a vasutak ezeket a lehetőségeket kihasználják, különösen nagy, ha nincsenek költségvetési egyensúlyra kötelezve és deficitjüket az állam fedezi, különösen pedig akkor, ha a rendellenesen alacsony fuvardíjak alkalmazása ténylegesen alkalmas arra, hogy a versenyt véglegesen kiküszöbölje, ami még feltételezi a többi közlekedési szektorokban a piacra belépés erősen korlátozó szabályozását.

Ez az elemzés lehetővé teszi azoknak az akcióknak kiválasztását, amelyeket a vasut területén a káros verseny kiküszöbölésére meg kellene tenni, ahol nem lehet a kapacitás szabályozásának eszközehez folyamodni.

Egyrészt meg kell gyorsítani az erre a fuvarozási módra vonatkozó összehangolási intézkedéseket és különösen azokat, amelyek arra szolgálnak, hogy biztossítsák pénzügyi önállóságukat és pénzügyi egyensúly tartására kötelezzék őket.

Másrésztől fokozatosan meg kell szüntetni azokat a gazdaságtalan korlátozásokat, amelyek bizonyos esetekben meggátolják a fuvarpiacra való belépést. A piac megfelelő megnyitása u.i. kudarca itéli a vasutaknak minden arra irányuló kísérletét, hogy rendellenesen alacsony fuvardíjak alkalmazásával kiküszöböljék a versenyt.

Annak reményében, hogy ezek a különböző intézkedések, amelyek közül néhányat csak fokozatosan lehet megvalósítani, a kívánt eredményre vezetnek, szükségessé válhat minimális fuvardíjak alkalmazása a maximális díjakhoz hasonlóan csak konkrét esetekben és ideiglenes jelleggel.

14. A közúti fuvarozás és a belvízi fuvarozás két szektorában a káros verseny fogalma kétféle helyzetet takar, amelyeket egymástól világosan meg kell különböztetni.

A káros verseny forrása valójában vagy a kapacitás fölöslegben, vagy a fuvarozók gazdaságosságát figyelmen kívül hagyó magatartásában rejlik.

Az első esetben olyan helyzettel állunk szemben, amely objektíve meghatározható. Viszonylag könnyen lokalizálható. A második esetben ezzel szemben már sokkal szétterjedtebb jellegű a jelenség, és bármely pillanatban jelentkezhet, anélkül, hogy objektíve meghatározható tünetek az előzetes felismerést lehetővé tennék. Mindkét esetben a káros verseny veszélyeit a szezonális és konjunkturális ingadozások jelenléte még élesebbé teszi. Ebből az elemzésből kitűnik, hogy a káros verseny elleni küzdelemben az eredeti okoktól függően eltérő eszközökhöz kell nyúlni.

Ha a káros verseny oka a túlzott kapacitás, úgy az orvoslás elvben egyszerű, az elv alkalmazási módjait illetően azonban nem az. Valójában elegendő ügyelni a kapacitásfelesleg képződésének elkerülésére, oly módon, hogy megfelelő intézkedéseket tesznek a piacra belépés ellenőrzésére. Ebben a tekintetben azonban indokoltnak látszik, hogy más módszereket alkalmazzanak a közútra egyrészt, és másokat a belvízi hajózásra másrészt. Ezen felül ezek az intézkedések eltérhetnek egymástól a különböző fuvarozási kategóriák gazdasági jellegzetességei szerint is.

Főleg az alatt az időszak alatt, amikor a kapacitás ellenőrzését szolgáló intézkedések hatása nem érvényesül teljesen a főlős kapacitás kiválthatja a káros versenyt. Ennek következtében szükséges lesz az egész rendszer keretében biztosítani annak a lehetőségét, hogy kivételesen és átmeneti jelleggel különböző természetű szelektív intézkedéseket tehessenek, beleértve díjszabási természetűeket is, vagyis minimális fuvardíjak kötelezővé tételét.

Ha a káros verseny oka a fuvarozóknak a gazdaságosságot figyelmen kívül hagyó magatartása, a legfőbb orvoslás abban áll, hogy kiküszöböljük azokat a tényezőket, amelyek az ilyen magatartásnak kedveznek.

Két eljárás-sorozat látszik alkalmasnak arra, hogy ebben a tekintetben egészségesebb feltételeket teremtsenek:

- a fuvarozói szakmára jelöltek megfelelő kiválasztása;

- a fuvarozók tájékoztatásának megjavítása abból a célból, hogy módjuk legyen jobban megismerni azokat az okokat, amelyek beruházási és díjképzési döntéseiket befolyásolhatják.

Ebben az összefüggésben különösen nagy fontossága van a szakmába bejutás szubjektív feltételei megfelelő szabályozásának és a piacnak a tervezett ki- hirdetési intézkedésekből származó áttekinthetőségének.

Ezen túlmenően hangsúlyozni kell azt a jelentőséget, amellyel a szociális jogszabályok magatartásának szigorú ellenőrzése bír, különösen a munkafeltételek tekintetében, avégett, hogy a fuvarozóknak a gazdaságosságot figyelmen kívül hagyó magatartásából származó káros verseny folytatásának gátat szabjanak.

E magatartás veszélyei különösen jelentősnek tűnnek a mennyiségi korlátozások enyhítésének szakaszában.

15. Ami a Tanács keretében a külön szerződések és a fuvardíjak közzététele tekintetében megnyilvánuló ellentéteket illeti, úgy tűnik, hogy azok nagyrészt technikai jellege meg kell könnyítse az egyszerű kompromisszumos megoldások keresését. Azoknak a javaslatoknak, amelyeket a Bizottság ebben a kérdésben elő kíván terjesztetni, a magyarázatát a jelen üzenet további részében adjuk.

16. Az előző elemzésből két alapvetően fontos következtetést lehet levonni.

Elsősorban az uralkodó helyzettel való visszaélés gyakorlata ma igen kivételes jelenség. Még fokozottabb mértékben az lesz, amint a közlekedés verseny-piacát felállítják. Ez ellen a visszaélés elleni küzdelem nem jelent különleges nehézséget, és az a vasutak esetében díjszabási típusú intézkedésekből, a közut és a belvízi hajózás esetében pedig a szerződés versenyszabályainak megfelelő alkalmazásában állhat.

Másodsorban a káros verseny már sokkal bonyolultabb jelenségnek tűnik, amelynek okai igen sokrétűek lehetnek. Az ilyenfajta visszaélések elleni valódi orvoslás olyan intézkedések széles skálájának alkalmazásában áll, amelyeket mindegyik fuvarozási mód sajátos helyzetének függvényében választanak meg. A díjszabási típusú intézkedésekhez, vagyis minimális fuvardíjak kötelező előírásához, csak a fennmaradó esetekben kellene folyamodni. Feltehető, hogy az ilyen esetek csak csökkentett számban jelentkeznek majd és pedig csak a közelítés szakaszában, amelynek során a nem díjszabási rendelkezések még nem éreztetik hatásukat.

Amint azt a Tanács 1966. október 20-i határozata javasolja, úgy tűnik tehát, hogy a különböző területeken szükségessé váló intézkedések összekapcsolt alkalmazása lesz az az út, amelyen keresni kell azoknak a kérdéseknek megoldását, amelyek az ellentétek okai voltak. Eddig a közös közlekedéspolitikai terén minden előrehaladást a díjszabási rendszerre vonatkozó meggyezéstől tettek függővé. Most újra kell értékelni ennek a politikának a különböző területei közötti kölcsönös függést és a díjszabási rendelkezéseket egyéb szabályozásokkal kapcsolatos intézkedések és különösen a piacra bejutás függvényében kell meghatározni.

IV. Az intézkedések, amelyeket tenni kell

17. A fentiekben lefolytatott elemzés lehetővé teszi azoknak az intézkedéseknek a kiválasztását, amelyeket különböző területeken tenni kell és azt a módot, ahogy azokat egymással össze kell kapcsolni, abból a célból, hogy a díjszabási rendezéssel kapcsolatban keletkezett ellentéteket áthidalják.

A Bizottság úgy ítéli meg, hogy mindenekelőtt igyekezni kell megszüntetni, mégpedig nem díjszabási eszközökkel a gazdaságosság-ellenes verseny mélyreható okait. A díjszabási típusú beavatkozásokat csak a még fennmaradó esetekre kell korlátozni - amelyek minden valószínűség szerint csak kivételesek lesznek - ahol még találkozhatunk az uralkodó helyzettel visszaélés és a káros verseny jelenségeivel.

A/ Nem díjszabási intézkedések

18. Azokat az intézkedéseket, amelyek arra szolgálnak, hogy a versenyt torzító gyakorlat okait megszüntessék, a versenyfeltételek összehangolása, a pályaköltségek elszámolása, a közlekedési szektorhoz alakított versenyszabályok alkalmazása és a piacra belépés terén kell megtenni.

a/ A versenyfeltételek összehangolása

19. Az 1965. május 13-i döntés végrehajtását úgy kell tekinteni, mint a Közösség szerveinek alapvető feladatát arra, hogy biztosítsák a közlekedés verseny-piacának jó működését. Ennek a liberalizálással párhuzamosan kell folytatódnia.

Emellett figyelembe kell venni, hogy a Tanács által meghatározott egyes határidők megtartása komoly nehézségekbe fog ütközni tekintettel azoknak az eltéréseknek alapvető jellegére, amelyek a Tagállamok között a végrehajtási rendelkezések kidolgozása során megnyilvánultak.

Elsőrendű célkitűzésnek kell tekinteni a vasutak pénzügyi egyensúlyának a megvalósítását, amely egészséges kereskedelmi ügyvezetésen, különösen pedig vállalatoknak optimális méretének a kialakítására irányuló törekvésen alapul.

Másik elsőrendű célkitűzés a szociális jellegű rendelkezéseknek és az azok megtartásának a biztosítására rendelt intézkedéseknek az elfogadása.

b/ A pályaköltségek elszámolása

20. A pályaköltségek elszámolásának a problémája, amely megoldásának szükségességét a Tanács 1966. október 20-i határozatában hangsúlyozta, bár kapcsolódik a versenyfeltételek összehangolásához, önálló fellépést igényel.

Ennek a problémának teljes megoldása, a pályák használatára érvényes közösségi pénzügyi rendszer bevezetésének alakjában, csak a Tagállamok és a Bizottság által jelenleg folytatott adatgyűjtések és tanulmányok befejezése után határozható meg. Emellett azonban a Bizottság lehetségesnek tartja, hogy rövid határidőn belül és a munkálatok első eredményei alapján, olyan részintézkedéseket tegyenek, amelyek, anélkül hogy előre meghatároznák a végleges megoldást, lehetővé tennék a reális előrehaladást ezen a területen.

A Bizottság erre vonatkozó elképzelései és az ebből a célból végrehajtandó munkaprogram a jelen üzenet mellékletében vannak kifejtve. Az intézkedések első sorozata a haszongépjárműveket terhelő adó szerkezetének összehangolására, a hajózható utak pályaköltségei fedezésére vonatkozó helyzet felülvizsgálására és a közlekedési pályákkal kapcsolatos kiadások könnyülésének az ideiglenes egységesítésére irányul. Ezeket az intézkedéseket rövid időn belül követnie kell a gépjárműveket terhelő adótételek összehangolásának, és azokat olyan eljárásokkal kell kiegészíteni, amelyek arra szolgálnak, hogy újra meghatározzák a különleges adók rendszerének a szerepét a közlekedésben és esetleg arra, hogy meghatározzák az ilyen adóbevételek felhasználásáról szóló közös szabályokat.

21. A Bizottság 1964. június 4-i javaslata /1/ elvileg arra törekszik, hogy a vasúti, a közúti és a belvízi fuvarozást a szerződés 85. és 86. cikkének végrehajtásáról szóló 17. sz. rendelet előírásainak hatálya alá vessék. Abból a célból azonban, hogy figyelembe vegyék a közlekedési szektor különlegességeit, a javaslat a megkezdések bizonyos kategóriáira kivételt irányoz elő. A Bizottság nem tekinti ezt az első jegyzéket kimerítő felsorolásnak. Kíváncsinosnak tartaná, hogy adatgyűjtést folytassanak a fuvarozás terén meglévő megkezdésekre vonatkozóan, hogy ezt a jegyzéket esetleg ki lehessen egészíteni és hogy gondoskodjanak a versenyszabályoknak a közös közlekedéspolitikai igényeinek megfelelően szükséges átalakításáról.

A Tagállamok úgy ítélték meg, hogy nincs szükség adatgyűjtésre és hogy elegendő információval rendelkeznek ahhoz, hogy a vitát a kérdés egészéről megindíthassák. Tekintettel erre az állásfoglalásra és arra a tényre, hogy ilyen adatgyűjtés végrehajtása - amely abban az időben, amikor a javaslatot előterjesztették elfogadható volt - bizonyos időt venne igénybe, a Bizottság úgy véli, hogy késedelem nélkül le kell folytatni ennek a javaslatnak a megvizsgálását. Különösen szükség lenne adott esetben arra, hogy a Tagállamok tájékoztatásai alapján kiegészítsék a kivételek jegyzékét.

A javasolt rendelkezések megtétele nagyban hozzájárulna az uralkodó helyzettel való visszaélés lehetőségeinek a kiküszöböléséhez. El kell azonban kerülni, hogy a kivételek megadásának kiszélesítése azzal a következménnyel járjon, hogy a javaslat elveszítse értelmét.

d/ Piacra belépés

22. A piacra belépés területén végrehajtandó akciónak, amely a közúti és a belvízi fuvarozásra vonatkozik, két szempontja van:

- a kapacitás szabályozása;
- azoknak a feltételeknek meghatározása, amelyek alapján a fuvarozói szakmába bejutás és e szakmának a gyakorlása engedélyezhető.

Az az elemzés, amelyet az előző részben lefolytattunk, mutatja, hogy milyen jelentőséggel bír a kapacitás ellenőrzése a piac jó működése tekintetében általában és a káros verseny okai kiküszöbölése tekintetében különösen.

A kapacitás szabályozására vonatkozó általános irányzatnak meg kell felelnie a közös közlekedéspolitikai szellemének, amely versenyre alapított piac megvalósítására irányul. A kapacitás szabályozását nem szabad úgy elképzelni, mint olyan szabályok összességét, amelyek a verseny játékát pótolják és amelyek arra szolgálnak, hogy a közlekedési eszközök /fuvarozási módok/ között a forgalom önkényes megosztását biztosítsák. Éppen ellenkezőleg arra a célra kell ezt felhasználni, hogy a piaci erőknél lehetővé tegyék a gazdaságilag megkívánt hatások kiváltását. Ezzel tehát olyan feltételeket kell teremteni, amelyek biztosíthatják a megfelelő egyensúlyt a fuvarozási kínálat és kereslet között; meggátolva mind a kapacitás-felesleg, mind a kapacitás-hiány kialakulását.

Az így meghatározott célt olyan engedélyezési rendszer felállításával lehet elérni, amely gazdaságilag nem korlátozó jellegű. Ennek a rendszernek alkalmazási módzatait a közúti és a belvízi fuvarozás különleges sajátosságaihoz kell alakítani.

23. Ami a belvízi áru fuvarozást illeti, a Bizottság, 1966. június 22-i üzenete alapján /2/ javaslatot terjeszt a Tanács elé, figyelembe véve a Tanács 1966. október 20-i határozatában előírt vizsgálatokat. Ez a javaslat mind a belföldi, mind a nemzetközi fuvarozásokra vonatkozik.

/1/ V.ö. a 17. ponttal.

/2/ Doc. SEC /66/ 1963.

24. Ami a közúti árufuvarozást illeti, a legmegfelelőbb határidőn belül ugyancsak javaslatot terjesztenek a Tanács elé. Ez a javaslat a belföldi fuvarozásokra vonatkozik, de össze lesz kapcsolva egy olyan rendelet-tervezettel, amely közösségi kontingenst állít fel, amivel kapcsolatban a Tanács már kifejezésre juttatta egyetértését /1/.

25. A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a belföldi szabályozások között jelenleg fennálló alapvető eltérések miatt, a kapacitás szabályozás jövőbeli közösségi rendszerét csak fokozatosan lehet alkalmazni, hogy elkerülhetők legyenek bizonyos zavarok és a fuvarozóknak kellő idejük legyen az új helyzethez való alkalmazkodásra. Ez különösen olyan esetekben érvényes, amikor a jelenlegi rendszereket korlátozó értelemben alkalmazták.

26. Nem szabad azonban a Tanácsnak megvárnia a belföldi közúti árufuvarozási kapacitás szabályozásának az elfogadását ahhoz, hogy a tagállamok közötti közúti árufuvarozásokra vonatkozó közösségi kontingens felállításáról szóló rendelet-tervezetet hatálybaléptesse. A kapacitás szabályozásának kérdése így a nemzetközi fuvarozásokra vonatkozóan megoldást nyerne, aminek meg kellene könnyítenie azoknak és a díjszabási problémáknak a megoldását, amelyek a fuvarozási kategóriával kapcsolatban felvetődnek.

27. Ami a fuvarozói szakmába bejutás engedélyezésének a feltételeit illeti, a Bizottság, a kapacitás szabályozásával egyidőben, javaslatokat terjeszt elő, amelyek közösségi szabályok e területen való bevezetését szolgálják.

Annak érdekében, hogy ezeknek az intézkedéseknek maximális hatékonyságot biztosítsanak, amelyek célja a fuvarozói szakma jelöltjei megfelelő kiválasztásának a biztosítása, erőfeszítéseket kell tenni a szakmai képzés terén is. Ügyelni kell ezen kívül a vállalati ügyvitel módszereinek racionalizálására, különösen az elemző üzemi számvitel szabványosításával.

Végül megfelelő intézkedésekkel, különösen az adózási természetű akadályok elhárításával, ösztönözni kell a vállalatok közti koncentrációra és együttműködésre, hogy erősödjék a versenyképességük és biztosítva legyen a piac stabilitása.

Ezeket a közösségi megoldásokat azonban a belföldi viszonyok közötti eltérések miatt csak szakaszonként lehet megvalósítani.

28. A szerződés 75. cikk 1.b/ pontjának megfelelően a Tanácsnak az átmeneti időszak vége előtt, meg kell határoznia azokat a feltételeket, amelyek alapján nem honos fuvarozók részére a tagállam területén végzett belföldi fuvarozás engedélyezhető.

Azok a javaslatok, amelyeket a Bizottság a Tanács elé fog terjeszteni a közúti és belvízi fuvarozásokra vonatkozóan a piacra belépés szabályozására, ezzel a követelménnyel is számolni fognak. A piacra belépés közösségi rendszerének a különböző szempontok szerinti felállítása, minden bizonnyal megkönnyíti majd ennek a problémának a megoldását is.

B/ Díjszabási intézkedések

29. A jelzett intézkedések megtétele, amelyek lényegében lehetővé teszik azoknak az okoknak a megszüntetését, amelyek a versennyel kapcsolatos viszszaélések, és különösen a káros verseny alapjául szolgálnak, jelentős mértékben csökkentik a díjszabási intézkedések alkalmazási területét, amelyek a Tagállamok közötti ellentétekre okot adtak. Ez annyiban igaz, amennyiben ezek az ellentétek a viszonyítási díjszabási rendszerre vonatkoztak. Ezzel szemben a külön szerződésekre és a fuvardíjak közzétételére vonatkozóan a díjszabási szabályozás keretében is megfelelő megoldásokat kell keresni.

/1/ V.8. a 9. ponttal.

30. Ami a viszonyítási díjszabást illeti - a tervezett intézkedések keretében - le lehetne mondani azokról az általános korlátozásokról; amelyeket a Bizottság 1965. október 27-i módosított javaslatának 3. cikke e. pontja előír.

Az 1965. június 22-i megállapodásban ezek a korlátozások lényegében csak a vasutakat érintették annak érdekében, hogy meg lehessen akadályozni, hogy a vasutak olyan gyakorlatot folytassanak, amely káros versenyt vonhat maga után. Ezt a célt lényegében el lehet érni a fentiekben jelzett nem díjszabási jellegű intézkedésekkel is. Ugy gondoljuk, hogy ezeket az intézkedéseket, legalább is részben, már attól az időponttól kezdve meg lehetne tenni, amikor a viszonyítási díjszabási rendszert erre a fuvarozási módra is kiterjesztik. Azok a veszélyek, amelyek kivételiesen még jelentkezhetnének, szelektív jellegű és átmeneti beavatkozásokat tehetnek szükségessé.

Ami az egyéb fuvarozási módokat illeti, a nem díjszabási intézkedések, és különösen a piacra belépés megfelelő szabályozása, lényegében lehetővé teszik a visszaélések megakadályozását.

31. Továbbra is fenn kell maradnia annak a lehetőségnek, hogy kivételiesen és ideiglenesen maximális vagy minimális fuvardíjat írjanak elő kötelező erővel.

Maximális fuvardíjak kötelező előírásának a lehetőségét csak a vasuti fuvarozásokra korlátoznák.

Az uralkodó helyzettel való visszaélést a közuti és a belvízi fuvarozás terén megfelelő versenyszabályok alkalmazásával akadályozná meg. A káros verseny elleni fellépést célzó eszközök skálájának a kiszélesítése lehetővé teszi, hogy a minimális fuvardíjak kötelező előírásának a jelentősége nagymértékben csökkenjen. Eddig ez a beavatkozási eszköz alkotta az egyetlen orvosságot a káros verseny folytatása ellen. Mostantól kezdve az alkalmazásának már csak kivételes jellege lenne.

Ami a minimális fuvardíjak kötelező előírását illeti, az előző részben hivatkozott káros verseny két esetét kell megkülönböztetni 1/1:

- a felesleges kapacitásból származó káros verseny;
- a fuvarozók gazdaságosság-ellenes magatartásából eredő káros verseny.

A kapacitásfeleslegből eredő káros verseny esetében, a hatóságok részére fent kell tartani a lehetőséget, hogy ideiglenesen minimális fuvardíjakat írjanak elő annak a piacnak összességére vagy a piac egy részére, ahol a jelenség megnyilvánul. Ennek az intézkedésnek ideiglenes jellege azonban megköveteli, hogy a kapacitás ellenőrzésére hivatott illetékes hatóság megfelelő formában és indokolással megállapítsa, hogy a kapacitás területén a beavatkozási eszközöket kimerítették.

A fuvarozók gazdaságosság-ellenes magatartása esetében a hatóságok beavatkozása minimális fuvardíjak segítségével mind belföldi, mind közösségi szinten a versenyző fuvarozók panasza alapján történik.

Abból a célból, hogy az ilyen panasz megalapozottságát igazolni lehessen és meg lehessen határozni a teendő intézkedéseket, az illetékes hatóságoknak joguk kell legyen arra, hogy betekintsenek a kifogásolt fuvarozó könyveibe. A vizsgálatnak különösen arra kell irányulnia, hogy mi az arány a fuvarozó által alkalmazott fuvardíj és a fuvarozó tényleges önköltségei között.

Miután ennek a vizsgálatnak az alapján megállapították, hogy a fuvarozó gazdaságosság-ellenes magatartást tanúsít, a hatóság minimális fuvardíjakat állapíthat meg. Ezek a fuvardíjak adott esetben a szóbanforgó fuvarozó teljes forgalmára vagy csak meghatározott forgalmára érvényesek. Különleges esetekben ezeket az intézkedéseket helyettesíteni lehet az azal a kötelezettséggel, hogy ésszerű egyensúlyt biztosítsanak a fuvardíjak és az önköltségek között.

1/1 V.8. 14. pontot.

A minimális fuvardíjak kötelező előírása, sem a kapacitás-feleslegből származó káros verseny, sem a fuvarozók gazdaságosság-ellenes megatartásából eredő káros verseny esetében, nem zárja ki, adott esetben, külön szerződések előzetes vagy utólagos engedélyezését.

Ha a kivételes és ideiglenes díjszabási intézkedéseknek hatásuk lenne a közös piacra, úgy azokat olyan közösségi eljárásba kell beilleszteni, amely hasonló a védelmi intézkedésekre előírt eljáráshoz /1/. Más esetekben elegendő a Bizottság egyszerű értesítése.

A díjszabási típusú, szelektív és ideiglenes beavatkozásokhoz folyamodást a fuvarozási módok szerint differenciálni lehet.

Hangsúlyozni kell azonban, hogy az ilyen intézkedések tételének a szükségessége annak megfelelően csökken, hogy a nem díjszabási rendelkezések meghozzák a hatásukat.

Az ilyen eszközök fokozatos bevezetése valójában azt eredményezi, hogy a fuvarozási piacon a tényleges helyzet megváltozik. Ez a perspektíva késztette a Bizottságot annak a javaslatnak a megtételére, hogy a Tanács meghatározott időközökben vizsgálja felül a tervezett szabályozást. A Tanácsnak módja lenne figyelembe venni a szerzett tapasztalatokat, valamint a helyzet alakulását a nem díjszabási jellegű állandó eszközök bevezetésének a következtében.

Ezeknek az új rendelkezéseknek az elfogadása lehetővé tenné, hogy elhagyják az 1965. október 27-i módosított díjszabási rendelet tervezet 10. cikkét, amely a Tanácson belüli keletkezett ellentétek lényeges pontjainak egyike volt.

32. Általánosabb szinten felmerül a kérdés, vajjon a fuvardíjak alakítására vonatkozó akadályok megszüntetése a viszonyítási díjszabási rendszer keretében, amelyet első szakaszában csak a nemzetközi belvázi fuvarozásra alkalmaznának, nem kívánna-e meg, az egyensúly érdekében, a többi fuvarozási mód részére előírt rendszer lazítását. Az ilyen lazítást különösen úgy lehetne végrehajtani, ha a viszonyítási díjszabási rendszer kiterjesztését bizonyos vasuti és közúti fuvarozásokra meggyorsítanák.

Indokoltnak látszik, hogy a Tanács ebből a célból meghatározott időközökben újra felülvizsgálja, figyelembevéve az előző időszak alatt szerzett tapasztalatokat, azoknak a forgalmi kategóriáknak a helyzetét, amelyek továbbra is a kötelező díjszabási rendszer hatálya alatt maradnak.

b/ Külön szerződések

33. Azok az ellentétek, amelyek a Tanács keretében ezeknek a szerződéseknek a rendszerével kapcsolatban megnyilvánultak, nagyrészt technikai jellegűek. Ezek az ellentétek áthidalhatók, ha megegyezés jön létre azokról a lényeges problémákról, amelyeket az inént vizsgáltunk meg.

A Bizottság csatlakozhat a Tanács tagjai többségének véleményéhez, amely szerint a fuvarozók választására lenne bízva, hogy az általuk kötött szerződéseket előzetesen hagyassák jóvá vagy csak utólagosan indokolják. Ugy véli, hogy ilyen liberális formulára nemcsak azért van szükség, mert gyakorlati természetű okok ezt kívánják, hanem, mert az egyenlőség és a méltányosság is ezt követeli. Valóban ügyelni kell arra, hogy a kötelező díjszabási rendszer hatálya alá tartozó fuvarozókat a viszonyítási díjszabási rendszerhez képest túlzottan szigorú rendszernek ne vessék alá.

c/ A fuvardíjak és fuvarozási feltételek közzététele

34. A Bizottság mindig hangsúlyozta, hogy milyen nagy fontosságot tulajdonít a fuvardíjak és fuvarozási feltételek megfelelő közzétételének megszervezésének. E közzétételt úgy ítéli meg, mint amely lényeges eleme mind a

/1/ V.ö. 35. és 36. pontokkal.

közlekedési piac általános szervezésének, mind pedig a megkülönböztető gyakorlat elleni küzdelemnek.

A Bizottság által ebben a tárgyban már javasolt rendelkezések is előírják a széleskörű közzététel biztosítását. Indokoltnak látszik azonban ezeket a rendelkezéseket még jobban megerősíteni. A piac áttekinthetőségének a biztosítása különösen akkor válik szükségessé és előnyössé, ha a díjszabási korlátozásokat a javasolt értelemben enyhítették.

A lefolytatott viták következtében csak egyetlen fontos ponton maradtak meg az ellentétek, mégpedig a fuvarozó személyazonosságának közzététele tekintetében.

Figyelembevételével ezen a téren az Európai Szén- és Acélközösség területén végzett kísérleteket, egyetlen formula látszik alkalmasnak arra, hogy meg-egyeztetéshez vezessen: legalább a közelítés időszakában a tagállamokra kell bízni, hogy válasszanak a belföldi fuvarozásokkal kapcsolatban a fuvarozó személyazonosságának közzététele vagy ennek mellőzése között; a tagállamok közötti fuvarozásokra vonatkozóan a fuvarozó személyazonosságát nem teszik közzé, hanem az illetékes hatóságok azt csupán az érdekeltekkel közlik ez utóbbiak kérelmére.

C/ Védelmi intézkedések

35. A közös közlekedéspolitika megvalósítását szolgáló fentemlített intézkedéseknek az a rendeltetése, hogy a versenyelvre alapított piac közösségi szervezetét megteremtse. A piacnak ebbe a szervezetébe óvintézkedéseket is be kell építeni, hogy szembeszálljanak azokkal a még fennmaradó veszélyekkel, amelyek a versenyt torzíthatják, mindenek felett a nemzeti politikák közelítésének a fázisa során. Ezen túlmenően abban az esetben, ha a nemzeti hatóságok illetékesek ilyen intézkedések tételére, közösségi kritériumokat kellene előírni. Közösségi eljárás útján azonban kivételes és ideiglenes beavatkozásokat is be kellene iktatni.

Ez a rendszer a fejlődő gazdaság hipotézisére épül. Nem számol azonban kielégítő módon olyan helyzetekkel, amelyekben ez a feltétel nem lenne megvalósítható, különösen nem számol általános gazdasági recesszióval.

Ha helytelen is lenne a közös közlekedéspolitika szabályozásának egészét a gazdasági recesszió lehetőségére alapozni, és így veszélyeztetni ennek a politikának a hatékonyságát a növekedés időszakában, nem lenne óvatos magartatás az ilyen helyzet lehetőségének az előre nem látása sem. A Bizottság maga is azt javasolta, hogy a Tagállamok részére tegyék lehetővé, hogy - a védelmi záradék segítségével, intézkedéseket tegyenek, amelyek alkalmasak az ilyen helyzetekkel szembeni fellépésre.

A Bizottságnak az a véleménye, hogy ezeket az intézkedéseket ugyanazokra az elvekre kell alapítani, mint amelyeket a piac szervezésére és még fennmaradó kockázatok elleni kivételes beavatkozásokra javasoltak. A kritériumok és az eljárás közösségiek lennének.

36. A védelmi záradék rendeltetése, hogy kettős szükségletnek feleljen meg:

- orvosolja azokat a súlyos zavarokat, amelyek az általános gazdasági fejlődésből keletkeznek;
- ellensúlyozza azokat a súlyos zavarokat, amelyeket a közlekedési piac közösségi szervezése maga után vonhat.

Ugy tűnik tehát, hogy azok a helyzetek, amelyekkel itt szembe kell nézni ugyanazok, mint amelyekről a szerződés 226. cikke szól. A védelmi záradék meghatározásával kapcsolatban is, mind annak tartalmát, mind pedig az eljárást illetően, legjobb formula az, amely ezen cikk rendelkezésein alapul.

Mivel a védelmi záradék problémája egyaránt jelentkezik a díjszabási szabályozásnál, és a piacra belépés szabályozásánál, valamint esetleg egyéb területeken is, célszerűnek tűnik mindegyik szabályozásba egy azonos típus-

záradékot beiktatni, amelyet a díjszabási szabályozás feletti vita során lehetne kidolgozni.

A díjszabási rendelet módosított javaslatának a 25. cikke szövegezését tehát az előző megfontolások értelmében kell felülvizsgálni.

D/ A piac feletti felügyelet

37. Ami a közlekedési Piac felügyeleti bizottságát illeti, azt akár általános hatáskörű szervként lehet kialakítani, akár pedig a díjszabási szabályozásra specializált szervként, amelynek a szerepét azonban fokozatosan kiterjesztik: nem hisszük, hogy az ebben a tekintetben keletkezett ellentéteket nem lehet áthidalni.

E szervezetre vonatkozó elképzelést, amelyet már a Bizottság által 1963-ban előterjesztett első díjszabási rendelet-tervezetben is előirányoztak, az 1965. június 22-i megállapodásban mint az új díjszabási szabályozás egyik elemét alakították ki. Ezért irányozta elő a Bizottság az 1965. október 27-i módosított javaslatában egy felügyeleti bizottság felállítását, amelynek kizárólag díjszabási hatásköre lenne. Nem volt azonban már előre kizárva, hogy ezt a hatáskört utóbb egyéb területre is ki lehessen terjeszteni.

Tekintettel arra, hogy most a közös közlekedéspolitikai különböző területein egyeztetett intézkedések összességét kívánják megtenni, a Bizottság előnyben részesítheti az általános hatáskörű felügyeleti bizottság azonnali felállítását. Ez a bizottság segítséget nyújt majd a közlekedési piac feletti felügyeletre vonatkozó feladatában, a különböző intézkedések hatásának megfigyelése és azok különböző területeken való alkalmazására vonatkozó javaslatok tétele útján.

Amint az 1965. június 22-i megállapodásban előírták, majd a Bizottság 1965. október 27-i javaslatának 19. cikkében ismét leszögezték, ennek a bizottságnak tanácsadó szerepe lesz.

V. Program

38. Ezek után a megállapítások után, úgy tűnik, hogy a közös közlekedéspolitikai általános irányzatait és irányvonalait, valamint a megvalósítására már tett néhány intézkedést nem lehet már vitássá tenni. Ugyanez vonatkozik az 1965. június 22-i megállapodásra is, amelyet azonban egy új felfogásban kell alkalmazni: mindeztidáig a közös közlekedéspolitikai kialakítása a díjszabási szabályozásra vonatkozó megállapodásnak volt alárendelve; mostantól kezdve a nem díjszabási intézkedések határozzák meg a fuvardíjakra és a fuvarozási feltételekre vonatkozó szabályok tartalmát és hatókörét.

Ebben az új felfogásban konkrét munkaprogramot lehet meghatározni, amely két elsőbbséget emel ki. Ezek az elsőbbségek egyrészt a tagállamok közötti fuvarozásokra érvényes szabályokat, másrészt pedig azokat az intézkedéseket illetik, amelyek rendeltetése a piac működési feltételeinek a szabványosítása, vagyis a versenyfeltételek összehangolása és a piacra bejutás szabályozása.

39. A tagállamok közötti fuvarozásokra vonatkozó szabályoknak biztosított elsőbbséget nem szabad úgy értelmezni, mintha ez azt jelentené, hogy a közös közlekedéspolitikát kizárólag erre a forgalomra lehetne korlátozni, vagy hogy csak erre van szükség ahhoz, hogy a közös ipari és mezőgazdasági piac jó működése biztosítható legyen. Ellenkezőleg, mind a közös közlekedési piac, mind a közös ipari és mezőgazdasági piac olyan közös szabályok hozatalát követeli, amelyek a fuvarozási szektor egészét fedezik. Ezt a sorrendi elsőbbséget azonban indokolja az tény, hogy a szerződés 75. cikke többek között előírja, hogy a nemzetközi fuvarozásokra érvényes közös szabályokat még az átmeneti időszak vége előtt el kell fogadni. A szerződés, a közlekedés tekintetében, csak ezekre az intézkedésekre és csak a nem honos fuvarozóknak a belföldi fuvarozási tevékenység folytatását engedélyező szabályokra ír elő határidőt.

Azok a viták egybenként, amelyekre a Bizottság javaslati okot adott, azt igazolták, hogy ebben a tekintetben a Tanács tagjai között széleskörű egyetértés uralkodik. A fentiekben kifejtett összefoglalás távlatában és annak megvárása nélkül, hogy minden intézkedést megtettek a végrehajtás minden részletében, nem lehet már semmi akadályja annak, hogy a Tanács, rövid időn belül, hatályba léptesse azokat a főbb szabályozásokat, amelyek a Tagállamok közötti nemzetközi fuvarozásokra vonatkoznak, mind díjszabási téren, mind pedig a piacra belépés terén. Ezen felül a tagállamok közötti kölcsönös forgalomra vonatkozó lényeges intézkedéseknek 1968. július 1-én hatályba kell lépniök, ugyanabban az időpontban, amikor megvalósul a vámunió és a közös mezőgazdasági piac. Ez a perspektíva megfelel annak a fokozatossági elvnek, amely a közösségi akciókat egyéb területeken jellemzi.

40. Vannak azonban egyéb területek is, amelyeken a tagállamok közötti és a tagállamokon belüli fuvarozásokra vonatkozó intézkedéseket rövid határidőn belül meg kell tenni. Ezeknek az intézkedéseknek egy részét azonnal el kell fogadni és végre kell hajtani. Másokat azonnal el kell fogadni, de később lehet hatálybaléptetni.

Az 1965. május 13-i határozat a versenyre hatást gyakorló főbb rendelkezések összehangolását már előirányozta és ennek naptári határidőit is meghatározta.

A pályaköltségek területén már részleges megoldásokat is tervbevettek.

Ami a versenyszabályok alkalmazását illeti, a Bizottság javaslata alapján és a fent kifejtett megállapítások szellemében, gyorsan megegyezésre lehetne jutni.

A Bizottság javaslatokat fog előterjesztetni a kapacitás ellenőrzésére és a szakmába bebocsátás feltételeire vonatkozóan mind a közúti áru fuvarozás, mind pedig a belvízi áru fuvarozás terén.

41. Ezeknek a megállapításoknak a tükrében a Bizottság a következő programot terjeszti a Tanács elé, amely két szakaszra oszlik:

A/ Első szakasz

42. Az első szakaszt azonnal be kell indítani és az nem terjedhet 1969. december 31-én túl /az átmeneti időszak vége/. Emellett azonban ebben az első szakaszban a Tagállamok közötti fuvarozásokra vonatkozóan bizonyos lényeges intézkedéseket kellő időben meg kell tenni ahhoz, hogy azok 1968. július 1-én /a vámunió és a közös mezőgazdasági piac megvalósításának időpontja/ hatályba léphessenek.

a/ A versenyfeltételek összehangolása

- Az 1965. május 13-i határozat végrehajtásaként a Tanács elé terjesztett javaslatok elfogadása és hatálybaléptetése;

- Olyan javaslatok előterjesztése és elfogadása, amelyek ennek a határozatnak a további végrehajtását célozzák, kivéve a 44. pontban felsorolt rendelkezéseket.

b/ Pályaköltségek elszámolása

- Közbenso intézkedések hatálybaléptetésére vonatkozó javaslatok elfogadása /a haszongépjárműveket terhelő adók strukturájának összehangolása és a gépjárműadó és üzemanyagadó első közelítése; annak megvizsgálása, hogy a belvízi hajózás miként járulhat hozzá a hajózható utak pályaköltségeinek a rendezéséhez; az infrastrukturális kiadások könyvelésének ideiglenes egyszerűsítése/.

c/ Versenyszabályok

- Az 1964. június 4-i rendelet-tervezet elfogadása és hatálybaléptetése, adott esetben, a kivételek jegyzékének kiegészítése után.

d/ Piacra belépés

Közuti fuvarozás

- A közösségi kontingensre és a kétoldalu kontingensek átalakítására vonatkozó 1968. január 1-i rendelet-tervezet végleges elfogadása a Tanács részéről és annak hatálybaléptetése.

- Rendelet-tervezet elfogadása /amelyet a Bizottság rövid időn belül előterjeszt/, amely a fuvarozási tevékenység folytatásának engedélyezéséről szól és a következőkről rendelkezik:

/i/ a belföldi áru fuvarozási kapacitás ellenőrzésére vonatkozó intézkedések;

/ii/ a szakmába belépés és a szakma gyakorlása engedélyezésének feltételei;

/iii/ a nem honos fuvarozók részére valamely tagállamban belföldi fuvarozások engedélyezésének a feltételei;

- A letelepedési szabadság korlátozásainak megszüntetésére vonatkozó irányelvekről szóló javaslatok elfogadása.

Belvizi hajózás

- Rendelet-tervezet elfogadása és hatálybaléptetése /amelyet a Bizottság rövid időn belül előterjeszt/, amely a fuvarozási tevékenység folytatásának az engedélyezéséről szól és a következőkről rendelkezik:

/i/ az áru fuvarozási kapacitás ellenőrzésére vonatkozó intézkedések;

/ii/ a szakmába belépés és a szakma gyakorlása engedélyezésének feltételei;

/iii/ a nem honos fuvarozók részére valamely Tagállamban belföldi fuvarozások engedélyezésének feltételei;

- A letelepedési szabadság korlátozásainak megszüntetésére vonatkozó irányelvekről szóló javaslatok elfogadása.

e/ Dijszabási szabályozás

- Az 1965. június 22-i megállapodás első szakaszára a Tagállamok közötti fuvarozásokra vonatkozóan előírt intézkedések elfogadása és 1968. január 1-vel történő hatálybaléptetése, figyelembe véve a jelen üzenetben foglalt módosító javaslatokat éspedig különösen a következőket:

/i/ A viszonyítási dijszabásban minden korlátozás megszüntetése, törlése /az 1965. október 27-i módosított javaslat 3. cikk 2. pont 2. és 3. alpont és a 10. cikk törlése/;

/ii/ Olyan rendelkezések bevezetése, amelyek azt célozzák, hogy kivételes és ideiglenes dijszabási intézkedéseket lehessen tenni /1/;

/iii/ A dijszabási nyilvánosság rendszerének kiterjesztése a fuvarozó személyének közétételét is előíranyozva /az 1965. október 27-én módosított javaslat 15. cikkének megváltoztatása/;

/iv/ Általános védelmi záradék elfogadása /2/ /az 1965. október 27-i módosított javaslat 25. cikke/.

f/ Felügyelet a piac felett

- Rendelet elfogadása és hatálybaléptetése /amelyet a Bizottság által rövid időn belül előterjeszt/, amely felügyeleti bizottság felállítását írja elő; ennek a bizottságnak hatásköre kiterjedne az összes szabályok végrehajtására, amelyeket a közös közlekedéspolitika megvalósítása keretében fognak megállapítani.

/1/ V.ö. a 31. ponttal.

/2/ V.ö. a 35. ponttal.

33. Az első szakaszra javasolt program végrehajtása lehetővé tenné lényegében a közös közlekedéspolitika meghatározását és igen fontos intézkedések megtételét akár a közlekedés egész szektorára vonatkozóan /összehangolás, pályaköltségek elszámolása, versenyszabályok/, akár pedig csupán a tagállamok közötti forgalomra vonatkozóan /díjszabási szabályozás és a közúti kapacitás szabályozása/. Ami a piacra belépés szabályozását illeti, ha ennek elfogadása meg is történne az első szakasz során, hatálybaléptetésére csak a második szakaszban kerülne sor. Ez a tagállamok közti fuvarozások szektorában a díjszabási szabályozás kialakulásával és annak a belföldi fuvarozásokra kiterjesztésével együtt történne meg, amelyeknek a tartalmát e szabályozás nagyrésztben meghatározza.

B/ Második szakasz

44. Ebben a szakaszban, amely 1970. január 1-én kezdődik és három évig tart, sor kerül a díjszabási szabályozásra a belföldi fuvarozásokra vonatkozó közös szabályok hatálybaléptetésével és ezeknek a szabályoknak a tagállamok közti fuvarozásokra történő alkalmazásával. Ezen kívül gondoskodnak a piacra belépés szabályozásának hatálybaléptetéséről, amelyet az első szakasz ideje alatt dolgoztak ki, mialatt tökéletesítik a versenyszabályok összehangolását és a pályahasználattal kapcsolatos közös pénzügyi rendszer meghatározását.

a/ Díjszabási szabályozás

- Az 1965. június 22-i megállapodás értelmében a második szakaszra előirányzott rendelkezések hatálybaléptetése, figyelembevéve a jelen üzenetben a viszonyítási díjszabási rendszerre vonatkozóan tett javaslatokat, különösen pedig a kivételes és ideiglenes beavatkozásokról szóló intézkedésekre vonatkozó javaslatokat /1/.

b/ Piacra belépés

- A piacra belépésre vonatkozó rendelet hatálybaléptetése a belföldi közúti és belvízi fuvarozások szektorában.

c/ A versenyfeltételek összehangolása

- Az 1965. május 13-i határozatok egyéb rendelkezéseinek hatálybaléptetése, éspedig:

- a vasúti vállalatok és az állam közötti pénzügyi kapcsolatokat szabályozó előírások összehangolása;

- a vasutakra érvényes szociális rendelkezések.

d/ A pályaköltségek elszámolása

- A pályák használata terén érvényes közös pénzügyi rendszer teljes meghatározása /ebben az összefüggésben a gépjárműekre és az üzemanyagokra érvényes adótételek végleges összehangolása/.

MELLÉKLET

A pályaköltségek tárgyában folyó munkák általános menete

1. Annak az ülésnek a során, amelyet a Tanács 1966. július 28-án a közlekedési kérdéseknek szentelt, a Bizottság tájékoztatta a Tanácsot, hogy a kísérleti tanulmány mintegy másfél évet késik. A Bizottság közölte, hogy ez a késedelem az anyag egésze elférfi nem látott bonyolultságának, valamint annak

/1/ V.S. 31. ponttal.

tulajdonjához, hogy a francia kormány, amelynek közreműködését a Bizottság már 1965. január 1-én kérte a kísérleti tanulmány végrehajtásához, hozzájárulását csak 1966. április 6-án tudta megadni.

Ezt a késelemet annál kevésbé lehetett később behozni, mert már az 1965. május 13-i döntés meghozatalakor nyilvánvalóvá vált, hogy az 1964. június 22-i határozattal megállapított naptári határidő túl szoros.

2. A kísérleti tanulmány végrehajtásában bekövetkezett késedelem legfontosabb következménye az lett, hogy az adatgyűjtés eredményeinek összességéről szóló jelentést, valamint a költségek fedezésének a feltételeiről szóló tanulmányt, amelyet a Bizottságnak 1968. június 30. előtt kellett volna a Tanács elé terjesztenie és amelynek megvitatása kellett volna, hogy lehetővé tegye a pályahasználatra érvényes jövőbeli pénzügyi rendszer elveinek és módszereinek a kialakítását, csak 1969. év vége felé lehet majd elkészíteni.

Ebben a helyzetben és annak érdekében, hogy amennyire csak lehetséges enyhítsék a végleges megoldás túl hosszú időre történő elhalasztásának negatív hatásait, a Bizottság az 1966. július 23-i ülésén közölte a Tanáccsal, hogy tanulmányozza annak lehetőségét, hogy közbenso megoldáshoz folyamodhassanak, amely lehetővé tenné, hogy a pályaköltségek elszámolásának a problémája tekintetében előre haladjanak, anélkül, hogy bevárnák, amíg a különböző adatgyűjtések eredményei a maguk teljességében rendelkezésre állnak.

A Tanács egyes tagjainak a felszólalása az 1966. július 29-i ülés során, megerősítette a Bizottságot abban a szándékában, hogy új távlatok nyitását keresse és ilymódon jobb egyensúlyt biztosítson a közös közlekedéspolitikai különböző területein végrehajtandó akciók között. Ezt a szemléletet még megerősítette azoknak a vitáknak az általános menete, amelyek a Tanács 1966. október 19. és 20. ülésén kialakultak és az a határozat, amelyet ezeknek a vitáknak eredményeként elfogadtak.

3. Miután összegyűjtötték a kormányzszakértők bizottságának véleményét, amely azzal volt megbizva, hogy támogatást nyújtson a fuvarozási költségek tanulmányozásához, a Bizottság arra a végkövetkeztetésre jutott, hogy valóban enyhíteni lehet, bizonyos mértékben, a pályaköltségek terén folyó különböző munkálatokban beállított késedelem negatív hatásait, mégpedig részleges intézkedések elfogadásával.

Bár a pályahasználat tárgyában alkalmazható pénzügyi rendszer teljes meghatározása valóban csak a Tanács előző döntéseiben előírt munkálatok egészének eredményei alapján lehetséges, vagyis az 1966. évi kiadások felmérése, a kísérleti tanulmány, és a különleges esetekről szóló tanulmány eredményeinek alapján, úgy tűnik, hogy a jelenleg folyamatban lévő munkálatok által nyújtott értékelési elemek, vagyis a kiadások felmérése, és a kísérleti tanulmány elegendő lesz ahhoz, hogy részlet-intézkedéseket dolgozzanak ki, amelyek azért jelentősek.

4. Ugy tűnik, hogy az ilyen intézkedések különösen a következő feltételeknek kell megfeleljenek:

Elsősorban szükséges, hogy azoknak kivétel nélkül a folyamatban lévő tanulmányok eredményeire kell alapulniok. Alakilag, a Bizottság tehát kifejezetten csak akkor javasolhat és a Tanács csak akkor határozhat el ilyen intézkedéseket, ha ezeknek a munkálatoknak az eredményei, amelyeket az előirányzat szerint 1967. december 31-ig kell befejezni, már rendelkezésre állnak.

Másodsorban ezeket az intézkedéseket bele kell illeszteni a pályahasználatra vonatkozó jövőbeli pénzügyi rendszerbe.

Harmadsorban ezek az intézkedések a lehető legkisebb mértékben sem határozzák meg előre ezt a rendszert, vagyis nyitva kell hagyni a választási lehetőséget a Tanács 1965. május 13-i határozata 3. mellékletében meghatározott megoldások között.

Végül negyedsorban a szóbanforgó intézkedések konkrét módon hozzá kell

járműnek az összes fuvarozási módok közötti és az egyes fuvarozási módokon belüli verseny feltételeinek a közelítéséhez.

Ezeknek a kritériumoknak alapján a Bizottság tájékoztatja a Tanácsot arról a szándékáról, hogy folytatni kívánja annak tanulmányozását, mennyiben lehetséges néhány területen részleges intézkedéseket tenni, ahol sürgős lenne rendet teremteni valamint méltányos és gazdaságilag megalapozott megoldásokat elfogadni.

5. Mielőtt áttérnénk a lehetséges intézkedések vizsgálatára, néhány kiegészítő megjegyzést kell tenni, abból a célból, hogy helyesen lehessen értékelni ennek a tanulmánynak a jelentőségét.

Természetesen nem lehet szó arról, hogy már most minden részletében meghatározzák az itt szóba jöhető intézkedések alkalmazásának a módozatait. Ezeket a módozatokat valójában csak a most folyó munkálatok eredményeinek alapján lehet meghatározni. Minden más eljárási mód azzal a kockázattal járna, hogy reális alap nélküli megoldásokat fogadnának el, amelyek gyakorlati hatását nem lehetne felbecsülni.

Igy mindaddig, amíg az elengedhetetlenül szükséges adatok rendelkezésre nem állnak, az a vizsgálat, amelyet a Bizottság a jelenlegi szakaszban le tud folytatni, csak az általános tájékozódásra és a későbbiekben elfogadható elvekre vonatkozhat.

6. Érdemes még egy utolsó általános jellegű gondolatot kifejteni.

A pályaköltségek elszámolásának problémájára egyetlen olyan közös megoldás sem létezik, amelyet azonnal alkalmazni lehetne. A jelenlegi viszonyok annyira távol állnak a végső célkitűzésektől, hogy az ezen a területen végrehajtandó akciók részére hosszú átmeneti időszakot kell kijelölni. Ennek az átmeneti időszaknak a során meg kell kísérelni mind a különböző fuvarozási módok, mind a különböző országok helyzetét fokozatosan közelíteni egymáshoz.

Ezzel a szükségességgel magyarázható az akcióknak az a fokozatossága, amelyet a következő pontokban részletesen kifejtünk. A követett eljárás legjobban a közut példájával szemléltethető, de ugyanez érvényes - mutadis mutandis - a belvízi hajózásra is.

A közútra vonatkozóan az első intézkedéssel a gépjárműveket terhelő adó struktúráját kívánjuk összehangolni. Ez az intézkedés lehetővé tenné, hogy hasznos indítást adjanak ebben a szektorban a pályaköltségek elszámolása problémájának közös megoldásához, ezt azonban, többé kevésbé közeli szakaszokban egyéb intézkedéseknek kell követniök.

A második intézkedés, amelyet célszerűen megelőzne az adótételek első egymáshoz közelítése, a gépjárművekre és az üzemanyagokra érvényes adótételek egységesítésére vonatkozna.

Ezt a két intézkedést ki kell egészíteni egy olyan akcióval, amely arra irányulna, hogy újra meghatározzák a külön adózási rendszer szerepét és - esetleg - közös szabályokat állítsanak fel az ilyen adóbevételek felhasználására.

Látható tehát, hogy a legsürgetőbb problémákból kiindulva fokozatosan eljutunk a legbonyolultabb alapvető kérdések megoldásához; e problémák mindegyikére megállapítandó megoldások pedig közös szemléletben integrálódnak és végül is összefüggő politika meghatározásában végződnek.

7. Az így meghatározott irányvonalak alapján és ebben a keretben a Bizottság szükségesnek tartja, hogy a következő kérdések megoldását tanulmányozzák, amely az intézkedések első sorozatának tárgyát szolgálhatja.

a/ Összehangolás a haszongépjárműveket terhelő adók terén

Megállapítható, hogy a haszongépjárművekre érvényes adók jelenlegi szerkezete országonként erősen eltérő. Nem kétséges, hogy a dolgok ilyen állása olyan jellegű, amely a versenyfeltételek torzulását idézheti elő.

A jelenlegi struktúrák, azon kívül, hogy országoként nagyon eltérőek, csak nagyon tökéletlenül veszik figyelembe a különböző gépjárműkategóriák, különösen pedig a nehézsúlyú és nagyon nehézsúlyú gépjárművek által okozott költségek közötti arányokat.

A kísérleti tanulmány majd szükséges adatokkal szolgál ahhoz, hogy értékelni lehessen azokat a különböző tényezőket, amelyek az uttest elhasználdásában és megrongálódásában közrejátsszanak. Különösen lehetővé fogja tenni annak értékelését, hogy ebben a tekintetben milyen hatást fejt ki a tengelynyomás. Ezek az alapoknál lehetővé kell válnék olyan adóstruktúra meghatározása, amely jobban számbaveszi a különböző gépjárműkategóriák által okozott költségek közötti arányokat és amely hozzájárul majd a különböző fuvarozási módok közötti versenyfeltételek közömbösségének a megvalósításához.

Az ilymódon elgondolt összehangolásnak figyelembe kell azonban vennie az üzemanyagadók hatását is. Ugy véljük, hogy ezen az uton haladva, egyidejűleg új távlatok nyílnak a gépjárművek súlyával és méreteivel kapcsolatos probléma megoldására, amelyre vonatkozó vitát ilymódon tisztább gazdasági összefüggések közé lehet helyezni.

Hangsúlyozni kell, hogy az adóstruktúrák összehangolásának problémája nem választható el a gépjárműadók kiszámítási alapjainak egységesítésétől, aminek a megvalósítását a Tanács 1965. május 13-i, a közlekedés terén folyó versenyre hatással lévő egyes rendelkezések összehangolására vonatkozó határozatának 2. cikke 1968. január 1-re irányozza elő.

Az adószervezetek összehangolása csak az első szakaszt jelenti a közúti fuvarozás terén érvényes speciális adók és illetékek rendszerének teljes összehangolását jelentő uton, amint azt a 6. pont kifejti. Ki kell ezt egészíteni a gépjárművekre és az üzemanyagra érvényes adótételek összehangolásával, amelyek ugyancsak nagyon eltérnek egymástól az egyes országokban. Ebben a vonatkozásban utalunk az alábbi 8. pontra.

b/ A belvízi hajózásban a hajózható utak pályaköltségének fedezésével kapcsolatos helyzet felülvizsgálása

A jelenlegi helyzetben úgy tűnik a belvízi hajózás az a fuvarozási mód, amely a legkisebb mértékben vesz részt a saját pályaköltségeinek a fedezésében. Ez a helyzet különösen súlyos problémákat vet fel a fuvarozási módok közötti verseny tekintetében, miután a belvízi hajózás legnagyobb versenytársa, a vasut elvileg maga fedezi teljes egészében saját pályaköltségeit.

Igaz ugyan, hogy a dolgok a gyakorlatban másként jelentkeznek, miután a vasutak üzemvitelére az esetek többségében deficités és az állam, amely szubvenciókkal fedezi ezt a deficitet, magára vállalja a pályaköltségek egy részét is. Nehéz ezt a kérdést ma egészen tisztán körülhatárolni, miután a vasutak másrésről olyan közszolgáltatási és egyéb terheket viselnek, amelyeket közhatalmi szerveknek, a Tanács 1965. május 13-i, a versenyfeltételek összehangolásáról szóló határozata értelmében, kell megtéríteniük.

Bármiként is nyerjen a jelenlegi helyzet értékelést, meg kell állapítani, hogy az összehangolásra vonatkozó döntések végrehajtása fokozatosan oda kell vezetessen, hogy a vasutak is viseljék pályaköltségeik egészét az erre a fuvarozási módra nézve előírandó pénzügyi autonomia keretében. Indokolt tehát a belvízi hajózás kérdését ugyanennek a fokozatosságnak szellemében tárgyalni.

Hangsúlyozni kell, hogy ezen a területen különösen szükséges a nagy óvatosság. A pályaköltségek viselési hányadának erős megemelése a belvízi hajózásban valóban jelentős zavarokat idézhet elő és így olyan problémákat vet fel, amelyeket ilyen intézkedéssel nem lehetne megoldani. Ez mindenneklőtt arra a nagyszámu hajózható utra érvényes, amelyeknek a forgalma igen gyenge.

A teendő intézkedéseknél tehát, amelyek elveit és alkalmazási módszereit nagy figyelemmel kell tanulmányozni, figyelembe kell venni egyidejűleg annak szükségességét, hogy az intézkedéseket nagyon fokozatosan tegyük meg, hogy ilymódon a kis hajózási társaságok alkalmazkodni tudjanak az új helyzethez és az országok közötti viszonyok közötti valamint a különböző vízutak technikai jel-

lenmőzi és forgalma szerinti eltéréseket. Az 1966. évi kiadásokra vonatkozó adatgyűjtés és a peázsdijakból eredő bevételek felmérése, amelyet ezzel együtt folytatnak, ebben a tekintetben biztosítani fogják az értékeléshez szükséges elemeket.

Természetesen ezeknek az intézkedéseknek keretében össze kell hangolni a különböző hajókatégoriák hozzájárulásai közötti arányokat is.

Végül jeleznünk kell, hogy az itt kifejtett megoldás a Bizottság részére elfogadhatóbb, mint az a megoldás, amely szerint a vasutaknak olyan térítést nyújtának, amely kiegyenlítené azt a többlet-pályaköltséget, amelyet a vasutak a víziutakhoz viszonyítva kénytelenek viselni. Azokon a tiltakozásokon túlmenően, amelyeket e megoldás, különösen a térítésnek kiszámítása tekintetében bizonyára kiváltana, a megoldás azt eredményezné, hogy az állammal kétszerezően vállaltatják el ugyanazt a terhet, egyszer a vasutnak nyújtandó térítés formájában és másodszor a víziutak pályaköltségeinek fedezése alakjában.

c/ Az infrastrukturális kiadások számvitelének ideiglenes egységesítése

A Tanács 64/389/CEE sz. határozata értelmében a Bizottságnak 1968. június 30. előtt javaslatokat kell előterjesztenie a közlekedési pályákkal kapcsolatos kiadások és bevételek állandó és egységes számvitelének bevezetésére.

Bár ezt a határidőt nem érinti a kísérleti tanulmány végrehajtásában bekövetkezett késedelem, a Bizottság úgy véli, hogy indokolt lenne, ha előíranyoznák, hogy az infrastrukturális kiadások már 1968-tól kezdődően egyszerűsített séma szerinti egységes számvitel tárgyát alkossák. Ez az intézkedés valójában lehetővé tenné, hogy rövid időn belül biztos számokkal rendelkezzenek, míg viszont a végleges számvitel 1970. előtt nem lesz bevezethető, figyelemmel arra az időre, ami szükséges mind a Tanács határozatának a meghozatalához, mind pedig annak belföldi téren történő alkalmazásához szükséges előkészületek megtételéhez.

Ezt az egyszerűsített sémát követné a végleges séma struktúrája, amelynek a tagolása egyszerűen sokkal részletesebb lenne.

A számviteli rendszer gyors bevezetésének különleges jelentősége van azokkal a részleges megoldásokkal kapcsolatban, amelyeket különösen a belvízi hajózás terén bizonyos problémákra vonatkozóan rövid időn belül nyújtani kívánnak. Ilymódon olyan alapadatok állanak rendelkezésre, amelyek függvényében ezek a megoldások olyan adaptációk és átalakítások tárgyát alkothatják, amelyek szükségesnek látszanak.

8. A Bizottság úgy véli, hogy azoknak az intézkedéseknek az elfogadása, amelyek irányvonalait fentebb kifejtettük, lehetővé teszik egyes különösen ki nem elégtő helyzet orvoslását és egyidejűleg hozzájárulnának a pályahasználat terén jelentkező pénzügyi probléma egészének megoldására vonatkozó előkészületekhez.

Emellett indokoltnak látszik, hogy ne szorítkozzunk csupán ezekre az első intézkedésekre, hanem már most kezdjük meg, legalább is a közutra vonatkozóan, azoknak az intézkedéseknek a tanulmányozását, amelyeket a későbbi szakaszokban kell megtenni. Ilymódon a Tanács teljesebb képpel fog rendelkezni arról az akcióról, amelyet ezen a téren folytatni fognak és ilymódon könnyebben megoldhatók lesznek azok a problémák is, amelyek különösen a díjszabási szabályozás és a piacra belépés szabályozása terén felmerülnek.

A fokozatos akció tehát a következő lenne:

- A második szakaszban végeznék el a gépjárművekre és az üzemanyagra érvényes adótételek végleges összehangolását. A pályaköltségekre vonatkozó munkálatok előrehaladása fogja a szükséges elemeket szolgáltatni ahhoz, hogy a dolgok ismeretében ezt az intézkedést meg lehessen tenni.

- A további szakaszokban két kérdésre kell megoldást találni, amelyek alapvető jelentőségűek a Közösségnek, a pályahasználatra vonatkozó pénzügyi rendszer meghatározása területén követett általános politikai irányzata szempontjából.

Előszörban meg kell határozni a közlekedésre érvényes különadók rendszérének pontos szerepét. Ez az adóztatás kizárólag a pályahasználati díjszabás szolgálatában álló eszköz lehet-e vagy pedig más célokra is szolgálhat?

Másodsorban meg kell vizsgálni, hogy adott esetben milyen mértékben kellene a közúti és a belvízi közlekedési pályák használóitól beszedett bármely bevétel ezekre a pályákra vonatkozó fenntartási, üzemeltetési és beruházási kiadások finanszírozására fordítani. Az ilyen költségfedezési rendszert, amely elvileg úgy tűnik logikusan illeszkedik bele a pályahasználatra vonatkozó pénzügyi rendszer ésszerű elgondolásaiba és amelynek egyébként jelentős gyakorlati és lélektani előnyei lennének, fokozatosan lehetne megvalósítani.

/Pótlás az EKG 1967. 3. sz. Bulletin-hez/

PROGRAM

Ezeknek a megállapításoknak a végén mégis úgy tűnik, hogy a közös közlekedéspolitika általános irányzatait és irányvonalait, valamint a megvalósítása érdekében már tett néhány intézkedést nem lehet többé vitásá tenni. Ugyanez érvényes elvileg az 1965. június 22-i megállapodásra, amelyet azonban új felfogásban kell alkalmazni: eddig a közös közlekedéspolitika kialakítása a díjszabási rendezésre vonatkozó megállapodásnak volt alárendelve; mostantól kezdve a nem díjszabási intézkedések határozzák meg a fuvardíjakra és a fuvarozási feltételekre vonatkozó szabályok tartalmát és hatókörét.

Ebben az új felfogásban konkrét munkaprogram állítható fel, amely két elsőbbség köré csoportosul. Ezt az elsőbbséget egyrészt a Tagállamok közti fuvarozásokra érvényes szabályoknak, másrészt a piac működési feltételei szabványosítására vagyis a versenyfeltételek összehangolására és a piacra belépés szabályozására rendelt intézkedéseknek kell biztosítani.

A tagállamok közti fuvarozásokra vonatkozó szabályok részére biztosított elsőbbséget nem szabad úgy értelmezni, mintha ez azt jelentené, hogy a közös közlekedéspolitika csupán ennek a forgalomnak a szabályozására korlátozódhat vagy hogy csupán erre lenne szükség ahhoz, hogy a közös ipari és mezőgazdasági piac jó működése biztosítható legyen. Eppen ellenkezőleg, mind a közös közlekedési piac, mind pedig a közös ipari és mezőgazdasági piac felállítását a teljes közlekedési szektort fedő közös szabályok kiadását követeli meg. Ezt az elsőbbséget azonban indokolja az a tény, hogy a szerződés 75. cikke többek között kimondja, hogy a nemzetközi fuvarozásokra érvényes közös szabályokat az átmeneti időszak vége előtt el kell fogadni. A szerződés, a közlekedés terén, csak ezekkel az intézkedésekkel és a belföldi fuvarozási tevékenységnek a nem honos fuvarozók részére történő engedélyezésével kapcsolatban szab határidőt.

Egyébként pedig azok a viták, amelyeket a Bizottság javaslatai váltottak ki, azt igazolták, hogy ebben a tekintetben a Tanács tagjai között már széleskörű az egyetértés. A fentiekben kifejtett összegzés távlatában és anélkül, hogy megvárnák, amíg minden intézkedést a végrehajtás összes részletéig meg lehet tenni, semmi sem gátolhatja már, hogy a Tanács rövid időn belül hatálybaléptesse a tagállamok közti fuvarozásokra vonatkozó legfőbb szabályokat, mind a díjszabási téren, mind pedig a piacra belépés terén. Sőt a tagállamok közti árucsereforgalomra vonatkozó lényeges intézkedéseket 1968. július 1-ével a vámunióval és a közös mezőgazdasági piaccal egyidejűleg hatályba kell léptetni. Ez a perspektíva felel meg annak a fokozatossági elvnek, amely a közösségi akciókat egyéb területeken jellemzi.

Vannak azonban egyéb területek is, amelyeken a tagállamok közti és a tagállamokon belüli fuvarozásokra vonatkozó intézkedéseket rövid határidőn belül meg kell tenni. Ezeknek az intézkedéseknek egy részét azonnal el kell fogadni és alkalmazni kell. Másokat pedig azonnal el kell fogadni és később kell hatálybaléptetni.

Az 1965. május 13-i határozat már előírta az azoknak a főbb rendelkezéseknek az összehangolását, amelyeknek határuk van a versenyre és azok részé-

re naptári időrendet is felállít.

A pályaköltségek területén részleges megoldások vannak előirányozva.

Ami a versenyszabályokat illeti, a Bizottság javaslata alapján és a fent kifejtett megfontolások szellemében gyorsan megegyezésre kellene jutni.

A Bizottság javaslatokat fog előterjesztani a kapacitás ellenőrzésére és a szakmába bejutás engedélyezésére, mind a közúti árufuvarozás, mind pedig a belvízi árufuvarozás terén.

Ezeknek a megfontolásoknak a tükrében a Bizottság a következő programot terjeszti a Tanács elé, amelyet két szakaszra lehet felosztani:

A/ Első szakasz

Az első szakaszt azonnal meg kell kezdeni és az nem terjedhet 1969. december 31-én túl /ez az átmeneti időszak vége/. Emellett azonban ez alatt az első szakasz alatt kellő időben meg kell tenni bizonyos lényeges intézkedéseket a tagállamok közti fuvarozásokra vonatkozóan, hogy azokat azután 1968. július 1-től kezdődően alkalmazni lehessen /ez a vámunió és a közös mezőgazdasági piac megvalósításának időpontja/.

a/ A versenyfeltételek összehangolása

Az 1965. május 13-i határozat végrehajtásaként a Tanács elé terjesztett javaslatok elfogadása és hatálybaléptetése.

Ennek a határozatnak a végrehajtása következtében szükségessé váló javaslatok előterjesztése és elfogadása, kivéve a 44. pontban felsorolt rendelkezéseket.

b/ A pályaköltségek elszámolása

A közbenső intézkedések hatálybaléptetésére vonatkozó javaslatok elfogadása /a haszongépjárművekre vonatkozó adók strukturájának az összehangolása és a gépjármű- és üzemanyagadók első közelítése; a belvízi hajózás hozzájárulásának vizsgálata a belső hajózható utak pályaköltségeinek fedezéséhez; az infrastrukturális kiadások egységes számviteli rendszere/.

c/ Versenyszabályok

Az 1964. június 4-i rendelet-tervezet elfogadása és hatálybaléptetése, adott esetben a kivételek jegyzékének kiegészítése után.

d/ Piacra belépés

Közúti fuvarozás

A közösségi kontingens felállítására és a kétoldalu kontingensek átalakítására vonatkozó rendelet-tervezet elfogadása a Tanács részéről és hatálybaléptetése 1968. január 1-vel.

Rendelet-tervezet elfogadása /amelyet a Bizottság rövid időn belül előterjeszt/ a piacra belépésre vonatkozóan; ez a rendelet-tervezet a következő rendelkezéseket tartalmazza:

- a szakmába belépés és a szakma gyakorlása engedélyezésének a feltételei;

- a nem honos fuvarozók részére belföldi fuvarozások engedélyezésének a feltételei a tagállamokban.

Irányelvekre vonatkozó javaslatok elfogadása a letelepedési szabadság korlátozásainak a megszüntetése tárgyában.

Belvízi fuvarozás

Rendelet-tervezet elfogadása és hatálybaléptetése /amelyet a Bizottság rövid időn belül előterjeszt/ a fuvarozási piacra belépésre vonatkozóan; a tervezet a következő rendelkezéseket tartalmazza:

- az árufuvarozás kapacitás ellenőrzésére vonatkozó intézkedések;
- a szakmába belépés és a szakma gyakorlása engedélyezésének feltételei;
- a nem honos fuvarozók részére belföldi fuvarozások engedélyezésének a feltételei a tagállamokban.

Irányelvekre vonatkozó javaslatok elfogadása a letelepedési szabadság korlátozásainak a megszüntetése tárgyában.

e/ Díjszabási szabályozás

Az 1965. június 22-i megállapodás által a tagállamok közötti fuvarozásokra az első szakaszra előírányzott intézkedések elfogadása és 1968. január 1-ével történő hatálybaléptetése, figyelembe véve a jelen üzenetben javasolt módosításokat, és különösen a következőket:

Minden korlátozás megszüntetése a viszonyítási díjszabásban /az 1965. október 27-i módosított javaslat 3. cikk 2. pont 2. és 3. alpontjának, a lo. cikknek az elhagyása/;

Olyan rendelkezés felvétele, amely lehetővé teszi, hogy kivételes és ideiglenes díjszabási intézkedéseket tegyenek;

A közzététel rendszerének a kiszélesítése a fuvarozó személyének a közlését is előírva /az 1965. október 27-i módosított javaslat 15. cikkének megváltoztatása/;

Az általános védelmi záradék megfelelő hozzáalakítása ezekhez a díjszabási viszonyokhoz /1965. október 27-i módosított javaslat 25. cikke/.

f/ A piac feletti felügyelet

Rendelet elfogadása és hatálybaléptetése /a Bizottság rövid időn belül előterjeszti a javaslatot/, amely felügyeleti bizottság felállítását írja elő; ennek a bizottságnak a hatásköre kiterjed valamennyi szabályozás alkalmazására, amelyeket a közös közlekedéspolitikai megvalósítása keretében hajtanak végre.

Az első szakaszra javasolt program végrehajtása lehetővé tenné, hogy meghatározzák a közös közlekedéspolitikai lényegét és hogy fontos intézkedéseket tegyenek mind a közlekedési szektor egészére vonatkozóan /összehangolás, pályaköltségek elszámolása, versenyszabályok/, mind a csak tagállamok közötti fuvarozásokra /díjszabási szabályozás és a közúti kapacitás szabályozása/. Ami a piacra belépés szabályozását illeti, bár annak elfogadása ugyancsak az első szakaszra esik, hatálybaléptetésére mindazonáltal csak a második szakaszban kerül sor. Ezt a díjszabási szabályozásnak a tagállamok közötti fuvarozások szektorában történő kialakításával és ennek a belföldi fuvarozásokra kiterjesztésével együttesen végzik el, amelynek a tartalmát a szabályozás nagyrésztben meghatározza.

B/ Második szakasz

Ebben a szakaszban, amely 1970. január 1-vel kezdődik és három évig tart, kiegészítенék a díjszabási szabályozást a belföldi fuvarozásokra érvényes közös szabályok hatálybaléptetésével és a tagállamok közötti fuvarozásokra érvényes ilyen szabályok kialakításával. Ezen kívül gondoskodnának a piacra belépésre vonatkozó szabályozás hatálybaléptetéséről, amelyet még az első szakasz során elfogadtak, amíg a versenyfeltételek összehangolásának akcióját és a pályahasználatra érvényes közös pénzügyi rendszer meghatározását kiegészítенék.

a/ Díjszabási szabályozás

Az 1965. június 22-i megállapodással a második szakaszra előírt rendelkezések hatálybaléptetése, figyelemmel a jelen üzenetben a viszonyítási díjszabási rendszerre tett javaslatokat, különösen pedig a kivételes és ideiglenes beavatkozási intézkedésekre szóló javaslatokat.

b/ Piacra belépés

A belföldi közúti fuvarozási és a belvízi fuvarozási szektorban a piacra belépésre vonatkozó rendeletek hatálybaléptetése.

c/ A versenyfeltételek összehangolása

Az 1965. május 13-i döntés egyéb rendelkezéseinek végrehajtása, éspedig:

- A vasuti vállalatok és az állam közötti pénzügyi kapcsolatokra vonatkozó szabályok összehangolása;
- A vasutakra alkalmazandó szociális rendelkezések.

d/ A pályaköltségek elszámolása

A pályahasználat terén alkalmazandó közös pénzügyi rendszer teljes meghatározása. /Ebben az összefüggésben a járművekre és az üzemanyagokra eső adótételek végleges összehangolása./

ÁLTALÁNOS PROGRAM

a letelepedési szabadság korlátainak megszüntetésére

Az Európai Gazdasági Közösség Tanácsa,

Tekintettel a Szerződés rendelkezéseire, különösen 54. cikkére és 132. cikke 5. pontjára;

Tekintettel a Bizottság javaslatára;

Tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére;

Tekintettel az Európai Parlament véleményére;

az "Európai Gazdasági Közösségen belüli letelepedési szabadság korlátainak a megszüntetésére vonatkozó általános programot" állította fel.

.....

G /1/ 1. A vasuti, a közuti és a belvizi fuvarozások terén a korlátozások megszüntetését az általános program rendje szerint valósítja meg, amelyet a tagállamok azon törvényi és rendeleti szabályai és igazgatási rendelkezéseinek a koordinálására vonatkozó intézkedések kísérnek, amelyek a szakmába bejutással és a szakma gyakorlásával vannak összefüggésben és amelyek szükségesek ahhoz, hogy a korlátozások megszüntetéséből esetleg származó torzításokat elkerüljék. Ez a koordináció a közös közlekedéspolitika egyik eleme lesz.

2. A Tanács egyhanguan fog nyilatkozni a tengerhajózás és a repülés általános programjáról.

/J.O.C.E. 1962. január 15-i sz. 36/62. old./

/1/ Kivonat a IV. címből: Esedékesség.

II. Kommentar

Általános kérdések

313

1. A Római Szerződés közlekedésre vonatkozó rendelkezéseinek hatóköre
2. A közlekedés tárgyában illetékes szervek
3. Terv

1. FEJEZET

A közlekedés, mint a versenypolitika eleme

315

- I. - "standstill" záradék
/EGK Szerződés 76. cikk/

315

4. A 76. cikk és a "standstill" záradék

- II. - Megkülönböztetések tilalma /EGK Szerződés
79. cikk/

315

A/ A 79. cikk

315

5. A 79. cikk tartalma

- B/ A 11. sz. rendelet

315

6. A rendelet hatóköre és alkalmazási területe
/11. sz. Rend. 1.-3. cikk/7. A tiltott megkülönböztetések
/11. sz. Rend. 4.-12. cikk/

8. Az ellenőrzés eszközei

9. A megkülönböztetések ellenőrzése és megtorlása

10. A 11. sz. rendeletnek a Bizottság általi alkalmazása

- III. - Támogatás jellegű díjszabások
/EGK 80. cikk/

319

11. A támogatás jellegű díjszabások tilalma
/80-1 cikk/

12. Engedélyezés lehetősége

- IV. - Vegyes rendelkezések

319

13. Közszolgáltatási kötelezettségek

14. Határilletékek

2. FEJEZET

A közös politika	321
15. Általános célkitűzés	
16. A közösségi szervek hatásköre. A közös politika tárgya	
17. A közösségi szervek hatásköre. Gyakorlásának feltételei	
18. Előzetes tanácskozások./A Tanács 1962. március 21-i határozata/	

I. Alfejezet

A közös politika és a közlekedés műszaki szempontjai /a forgalom/	323
19. A közös politika célkitűzései. Különböző alkalmazásai	

II. Alfejezet

A fuvarozás. Az üzemvitel	323
I. - Általános problémák. A közös közlekedéspolitikai általános koncepciója	323
20. Alapvető okmányok	
21. Általános célkitűzés	
22. Alapelvek	
23. Azok a területek, amelyeket a közös politika érint. Díjszabási nehézségek. A Bizottság utolsó javaslata.	
24. A Miniszteri Tanács 1967. december 14-i határozatai	
II. - Nem díjszabási rendelkezések	327
A/ A versenyfeltételek összehangolása	327
25. Az 1965. május 13-i határozat /a közlekedés területén folyó versenyre befolyást gyakorló egyes rendelkezések összehangolása/	
26. Adózás	
27. Az állami beavatkozás	
28. Szociális rend	
29. A határozat végrehajtási intézkedései	
B/ A pályaköltségek elszámolása	330
30. Pályaköltségek	
C/ Versenyszabályok	330
31. Az EGK Szerződés 85. és köv. cikkeinek és a 17. sz. rendeletnek az alkalmazása	
D/ Piacra belépés	330
32. Belépés a piacra. Belépés az iparba. Fuvarozási kapacitás	
III. - Díjszabási rendelkezések	332
33. Díjszabási rendelkezések. A Tanács 1968. július 30-i rendelete	

1. A RÓMAI SZERZŐDÉS KÖZLEKEDÉSRE VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEINEK HATÓKÖRE.- A közlekedés természeténél fogva szolgáltatás nyújtása. A Római Szerződés azonban nem azoknak a rendelkezéseknek vetette alá, amelyek a szolgáltatások felszabadításáról szólnak. A 61. cikk 1. pontja formailag kiveszi az 59.-66. cikkek hatálya alól és előírja, hogy a közlekedésnek egy különleges rendszert fognak szentelni:

"A közlekedés terén a szolgáltatások szabad forgalmát, a közlekedésre vonatkozó cím rendelkezései szabályozzák."

Ezek a különleges rendelkezések a Római Szerződés 74.-84. cikkeiben találhatók. /Második rész IV. cím./ Ezek a rendelkezések, amelyeket számos végrehajtási szöveg egészít ki, komplex jellegűek, ami a közlekedés kettős természetéből következik.

- A közlekedés mindenekelőtt a versenypolitika lényeges eleme: a fuvarozási költsége. néha súlyosan terhelik a termékek önköltségét és a megkülönböztetés eszközeként vagy a torzítás forrásaként jelentkezhetnek.

- Másrészt a közlekedés maga is fontos ipar, amelyet önmagáért is szervezni és szabályozni kell. Egyes tagállamokban a közlekedésre alkalmazott rendszer megtiltotta annak tisztá és egyszerű felszabadítását és részére közös politikát állapított meg.

Ezekhez a megállapításokhoz hozzá kell még tenni, hogy a Római Szerződés rendelkezései elvileg csak a felszíni közlekedésre, azaz a vasuti, közúti és a belvízi közlekedésre érvényesek. A Szerződés 84. cikkéből következik, hogy a közös politika nem alkalmazandó sem a légi, sem a tengeri fuvarozásra:

"1. Ennek a címek a rendelkezéseit a vasuti, közúti és hajózható vízi úton folyó fuvarozásra kell alkalmazni.

"2. A Tanács egyhangu határozattal dönthet arról, hogy milyen mértékben és milyen eljárás szerint lehetne megfelelő rendelkezéseket hozni a tengerhajózásra és a légi közlekedésre " /1/. Ez a szöveg egyébként nem azt jelenti, hogy a közös piac a fuvarozások szervezésére és működésére semmi hatással sincs, sem pedig azt, hogy a Közösség ezekkel szemben érdektelen.

Végül a közlekedési ipar élvezi azt a segítséget, amelyet a különböző közreműködők /utazási irodák, fuvarirodák stb./ nyújtanak. Az intézmények és a szolgáltatások felszabadításának keretében a közösségi szervek olyan intézkedéseket irányoztak elő, amelyek ezekre a tevékenységekre érvényesek /2/.

2. A KÖZLEKEDÉS TÁRGYÁBAN ILLETÉKES SZERVEK. - A közös közlekedéspolitikát általánosságban a szerződés határozza meg. Annak gyakorlati megvalósítása a közösségi szervekre tartozik. Ebből a célból a Bizottságot és a Tanácsot különleges szervezetek támogatják. Mindenek előtt a Gazdasági és Szociális Bizottságon belül "közlekedési osztály" működik.

Másrészt az EKG Szerződés 83. cikke egy különleges bizottság felállítását irányozta elő, amelyet a Bizottság, "amikor csak hasznosnak tartja", megkérdezhet /3/. Ez a bizottság a Tagállamok által kijelölt szakértőkből áll.

/1/ V.ö. az EKG Szerződés 84. cikkével.

/2/ V.ö. "Intézmények és a szolgáltatások felszabadítása" rovat

/3/ V.ö. a bizottság alapszabályaival. J.O.C.E. 1958. november 27. Ezt a szöveget a mellékletben tették közzé. 3. old.

Végül a közlekedéspolitika igényeinek kielégítésére más szervek is létrehozhatók: így pl. az 1960. december hóban a közlekedési költségek tanulmányozására létrehozott kormányzati bizottság.

3. TERV. - A közös közlekedéspolitika lényegét /a szerződés rendelkezései-
nek szigorúan megfelelően/ a közlekedés, fentebb említett kettős természete
szerint lehet csoportosítani:

- A közlekedés a versenypolitikában;
- A közös közlekedéspolitika.

A KÖZLEKEDÉS MINT A VERSENYPOLITIKA ELEME

A közlekedés területére a Római Szerződés rendelkezéseinek első alapja az a hatás, amelyet a díjszabások és feltételek a versenyre gyakorolhatnak. A fuvardíjak és fuvarozások feltételei az áruk összköltségének elemei és súlyosan terhelhetik azt. Ily módon a díjszabások helyettesíthetnek a vám- és adóssoropókat. Ezért tartalmaz a Római Szerződés olyan rendelkezéseket, amelyek arra szolgálnak, hogy megtiltsák a Tagállamoknak, hogy a közlekedést a diszkrimináció eszközeként használják fel és hogy elkerüljék, hogy a közlekedési árak és feltételek a torzítás forrásai legyenek. A szerződésnek ezek a rendelkezései végrehajtási intézkedések tárgyát alkották és azok megtartását a Közösség szervei biztosítják.

I. - "standstill" záradék /EGK Szerződés 76. cikk/

4. A 76. CIKK ÉS A "STANDSTILL" ZÁRADÉK. - A 76. cikk "rögzítő" /standstill/ záradékot tartalmaz, amely megtiltja a Tagállamoknak, hogy "...Mindaddig, amíg a 75. cikk 1. pontjában jelzett rendelkezéseket meghozzák" és "...A Tanács egyhangú megegyezését kivéve" "a jelen szerződés hatálya alá lépésének idején érvényes különböző rendelkezéseket, közvetlen vagy közvetett hatásokban, a többi Tagállam fuvarozóival szemben a belföldi fuvarozókhoz viszonyítva kedvezőtlenebbé tegyék".

Ezt a rendelkezést, amely megtiltja, hogy súlyosbítsák azokat a bánásmódbeli eltéréseket, amelyeket a Közösség fuvarozóival szemben a belföldi fuvarozókhoz viszonyítva gyakorolnak, a Bizottság folyamatosan alkalmazza. Mind-egyik évi jelentés vázolja a Bizottság beavatkozásait, amely vizsgálja a belföldi törvények összeférhetőségét a 76. cikk megtartásával. Ha a Bizottság ezeknek a rendelkezéseknek a megsértését állapítja meg, felkéri a Tagállamokat, azok megszüntetéséhez szükséges intézkedéseket tegyék meg.

A továbbiakban látni fogjuk, hogy a Tanács 1962. március 21-i határozatával előzetes tanácskozási eljárás formájában megelőző akciót szerveztek /4/.

II. - Megkülönböztetések tilalma /EGK Szerződés 79. cikk/

A/ A 79. cikk

5. A 79. CIKK TARTALMA. - A szerződés 79. cikke általános rendelkezést tartalmaz, amely a megkülönböztetéseket megtiltja. Ez a szöveg mindenekelőtt egy elvet, egy meghatározást és egy határidőt tartalmaz: előírja, hogy a Közösségi belső forgalomban legkésőbb a második szakasz vége előtt meg kell szüntetni azokat a megkülönböztetéseket, "amelyek abban állnak, hogy a fuvarozó ugyanazon árra, ugyanazon fuvarozási viszonylatban a fuvarozott termék származási vagy rendeltetési országa szerint eltérő fuvardíjakat és fuvarozási feltételeket alkalmaz" /5/.

A 79. cikk másodsorban előírja, hogy végrehajtására szabályzatot fogadjanak el /amelyet a Bizottság javaslata alapján és a Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye alapján, minősített többséggel hoznak/. Ezt a szabályzatot 1960. június 27-én fogadták el /6/; ez a 11. sz. rendelet.

/4/ V.8. alább a 18. számmal.

/6/ V.8. J.O.C.E. 1960. augusztus 16. Ezt a szöveget a csatolt mellékletben közöljük, 9. old.

/5/ V.8. EGK Szerződés 79. cikk 1. ponttal.

Végül a 79. cikk a Bizottságra bizza, hogy a megkülönböztetések tilalmára vonatkozó rendelkezések megtartását biztosítsa, a jogsértések megvizsgálása és a szükséges rendelkezéseknek az érdekelt tagállamokkal konzultálás utáni meghozatala útján"/7/.

B/ A 11. sz. rendelet

Ennek a cikknek az alapján a Tanács 1960. június 27-én elfogadta a 11. sz. rendeletet /8/.

6. A RENDELET HATÓKÖRE, ALKALMAZÁSI TERÜLETE /11. sz. r. 1.-3. cikk/. - A 11. sz. rendeletet a vasuti, közúti és hajózható víziúton a Közösségen belül végzett fuvarozásokra kell alkalmazni /kivéve az ESZAK Szerződés hatálya alá tartozó árukat, amelyek e szerződés 1.-3. sz. mellékleteiben vannak felsorolva/.

A rendeletet alkalmazni kell:

- ha a fuvarozás indulási vagy érkezési helye a Közösség területén van /kívülálló országokba irányuló vagy onnan származó/, az alkalmazás azonban a fuvarozásnak a Közösség területén végzett részére korlátozódik;

- ha a fuvarozást részben nem vasuton, közúton vagy hajózható víziúton végzik: az alkalmazás azonban a fuvarozásnak vasuton, közúton vagy belvízi úton végzett részére korlátozódik;

- ha a fuvarozást egyetlen szerződés alapján egymást követően különböző fuvarozók végzik: mindegyik fuvarozó az általa végzett fuvarozási szakaszra érvényes szabályzatnak van alávetve.

7. A TILTOTT MEGKÜLÖNBÖZTETÉSEK /11. sz. r. 4.-12. cikk/. - A tiltott megkülönböztető gyakorlatokat a 4. cikk határozza meg. A 4. cikk 1. pontja megismétli a 79. cikk 1. pontjában foglalt meghatározást.

"A Közösség belső forgalmában tiltva vannak azok a torzítások, amelyek abban állnak, hogy a fuvarozó ugyanazon árura, ugyanazon forgalmi viszonylatban a fuvarozott termék származási vagy rendeltetési országa szerint eltérő fuvardíjakat és fuvarozási feltételeket alkalmaz".

A 4. cikk 1. pontja még hozzá teszi ehhez, hogy ez a tilalom nem érinti a magánjogi szerződés érvényét.

Ehhez a meghatározáshoz a 4. cikk 2. pontja általánosabb kiegészítést fűz, amely szerint: "...Tilos ugyancsak olyan díjszabások felállítása vagy olyan fuvardíjak és fuvarozási feltételek meghatározása, bármilyen alakban is történjék ez, amelyek alkalmazása az első pont értelmében megkülönböztetést jelentene" /11. sz. r. 4.-2. cikk/.

Mindazonáltal a rendelet 12. cikke kimondja, hogy bizonyos esetekben ugyanazon áruknak ugyanazon viszonylatokban a fuvarozott termék származása vagy rendeltetése szerint eltérő árakon és feltételek mellett történő fuvarozása nem jelenti a rendelet megsértését. A rendelet megsértéséről kizárólag akkor nincs szó, ha az eltérő fuvardíjak és fuvarozási feltételek alkalmazása "...a fuvarozók közötti versenyhelyzetből" vagy "az adott forgalmi viszonylatban végzett fuvarozás sajátos műszaki vagy üzemgazdasági jellegzetességeiből" ered /11. sz. r. 12.-2. cikk/.

8. AZ ELLENŐRZÉS ESZKÖZEI. - A rendelet betartásának a biztosítására a Tagállamok és a Bizottság, szankciókkal támogatott, tájékoztató eszközökkel rendelkeznek.

A rendelet betartásának alapvető feltétele a pontos tájékoztatás. Ezt a tájékoztatást a fuvarozó vállalatokra és azok közreműködőire előírt az a kötelezettség biztosítja, amelynek alapján kötelesek a Tagállamoknak és a Bizottságnak különböző kategóriájú adatokat szolgáltatni. Másrésztől a Tagállamok is kötelesek a Bizottság részére bizonyos információkat adni.

/7/ V... ESK Szerződés 79. cikk 4. ponttal

/3/ V.8. J.O.C.E. 1960. augusztus 16.

Az 5. cikk mindenként előírja a fuvarozó vállalatok részére, hogy a Tagállamokkal 1961. január 1. előtt közöljék, a Tagállamok részére pedig, hogy ugyanazon időpont előtt jelentsek a Bizottságnak "azokat a díjszabásokat, egyezményeket, fuvardíjakra és fuvarozási feltételekre vonatkozó megállapodásokat, amelyek a Közösségen belül ugyanazokra a forgalmi viszonylatokra és ugyanazokra az árukra ezen áruk származási vagy rendeltetési országa szerint eltérő fuvardíjakat és fuvarozási feltételeket írnak elő".

Minden ilyenfajta intézkedést, amelyet a fentjelzett időpontok után tesznek, a fuvarozók tartoznak a Tagállamokkal, és ez utóbbiak a Bizottsággal közölni /11. sz. r. 5. cikk/.

Másodszorban a rendelet a megkülönböztetés eseteinek könnyebb azonosíthatósága érdekében a Közösségen belüli forgalomra olyan fuvarokmányt ír elő, amely egész sor adatot tartalmaz - a feladó neve és címe; a fuvarozott áru természete és súlya; a fuvarozásra felvétel helye és időpontja; az áru kiszolgáltatására előírt helység; az útvonal vagy a távolság, "amennyiben ezek az elemek a közönségesen alkalmazható díjaktól eltérő díjak alkalmazását indokolják"; adott esetben a határátmeneti pontokat /11. sz. r. 6 -1. cikk/. Az okmányt két példányban kell kiállítani és azt sorszámmal kell ellátni; egyik példány az árut kíséri, a másikat a fuvarozó két éven át őrzi /11. sz. r. 6-2. cikk/. A fuvarokmány kiállításáért a fuvarozó felelős.

Mindazonáltal a 6. cikk által ílymódon előírt kötelezettség nem alkalmazandó egyes, a 8. és 9. cikkekben jelzett fuvarozásokra.

A 8. cikk szerint a 6. cikkben foglalt kötelezettségek alól ki vannak véve:

- ugyanazon címzettnek szóló áruk fuvarozása, ha az össz-súly 5 tonnánál alacsonyabb;
- egy tagállamon belül 100 km-nél rövidebb útvonalon végzett áru fuvarozások;
- a tagállamok között 30 km-nél rövidebb útvonalon végzett áru fuvarozások.

Egyébként a 9. cikk kiveszi még a 6. cikkben foglalt kötelezettség alól azokat a fuvarozásokat, amelyek a vállalat saját szükségletére végez. Mindazonáltal ezeknek a fuvarozásoknak is meg kell felelniük a 9. cikk által előírt feltételeknek.

Harmadszorban a megkülönböztetések megismerését meg kell könnyíteni a fuvardíjak és fuvarozási feltételek közzététele útján. Ezt a közzétételt a közösségi szerveknek kell megszervezniük. A 11. sz. rendelet 10. cikke kimondja, hogy ha ezt a közzétételt 1963. július 1. előtt nem szerveznék meg, különleges intézkedéseket kell tenni a 79. cikk megtartásának a biztosítására. Annak ellenére azonban, hogy a fuvarozási feltételek és fuvardíjak kihirdetésének általános szabályozását még nem fejezték be, a Bizottság úgy vélte, hogy nem célszerű a 11. sz. rendelet 10. cikkében előírt különleges rendelkezések alkalmazása.

A Bizottság úgy véli, hogy a kérdést az általános díjszabáspolitiká keretében oldják majd meg /9/.

A 11. sz. rendelet 11. cikke még általánosabb tájékoztatási jogokat biztosít a Bizottságnak, amelyek a fuvarozókra és a tagállamokra nézve bizonyos kötelezettségekkel járnak.

A Bizottság kérheti a tagállamoktól és a fuvarozóktól, hogy közöljenek vele "minden szükséges kiegészítő tájékoztatást a díjszabásokról, az egyezményekről és a fuvardíjakra és fuvarozási feltételekre vonatkozó megállapodásokról" /11. sz. r. 11-1. cikk/.

Ha ezt a kérelmet vállalatához intézik, azt a tagállamot, amelyhez a vállalat tartozik, erről tájékoztatják és a kérelem másolatát neki megküldik. /11-3/. A Bizottság legalább egy hónapig terjedő határidőt szabhat meg ezek-

/9/ V.8. pl. a 8. sz. jelentés 223. pontját; a 9. sz. jelentés 214. pontját; a 10. sz. jelentés 216. pontját.

nek a tájékoztatásoknak a közlésére. A tájékoztatásra vonatkozó kérelem azonban elutasítható, ha az a tagállam véleménye szerint ellentétben áll esetleges biztonsági érkeivel.

A 11. cikkben meghatározott kötelezettségeket kiegészítik azok a kötelezettségek, amelyeket a 13. cikk a fuvarozásban közreműködő vállalatokra ír elő. E szerint a szöveg szerint a szállítványozók, a fuvarközvetítők és olyan vállalatok, amelyek közvetlenül fuvarozási mellékteljesítményeket nyújtanak külsőni tartoznak: "...Minden tájékoztatást a nyújtott szolgáltatásokról valamint az alkalmazott díjakról és feltételekről" /11. sz. r. 13. cikk/.

Az 5., 11., 13., 14. cikkek alkalmazásaként ilymódon nyújtott tájékoztatások egészének bisalmas jellege van. A 15. cikk emlékeztet arra, és leszögezi, hogy azokat csak a rendelet betartásának a céljaira lehet felhasználni.

A rendelet által előírt közlési és tájékoztatás nyújtási kötelezettség megszégésének a szankciót a 14. cikk tartalmazza.

Az 5., 6., 11. és 13. cikkek végrehajtásaként szolgáltatott tájékoztatások és okmányok ellenőrzése a tagállamok feladata.

A Bizottság, amennyiben a rendelet alkalmazása ezt szükségessé teszi, tisztviselőknek és szakértőknek ellenőrzési megbízásokat adhat az 5., 6., 11. és 13. cikkek megtartása feletti felügyelet céljából. Ezek a tisztviselők fontos hatáskörrel rendelkeznek, amelyet a 14-2. cikk által meghatározott feltételek között gyakorolnak.

A Bizottsággal folytatott konzultáció mellett a tagállamoknak kell megálapítaniok azokat a szankciókat, amelyeket az 5., 6., 11. és 13. cikkek megsértése esetén alkalmazni kell /11. sz. r. 16. cikk/. Olyan tájékoztatásokra vonatkozóan, amelyeket a Bizottság kér, maga a Bizottság rendelkezik közvetlen megtorló eszközökkel. A 17. cikk szerint, ha a fuvarozó a 11. vagy 13. cikkben előírt tájékoztatást nem szolgáltatja az előírt határidőn belül, vagy tudatosan hamis tájékoztatást ad, a Bizottság legfeljebb 500 számolási egység pénzbírságot róhat ki és új határidőt állapíthat meg. Ha a fuvarozó az új határidő lejártáig sem adja meg a tájékoztatást, a pénzbírság megismételhető. A szankciót azonban csak akkor lehet alkalmazni, ha a tájékoztatásra vonatkozó kérelem olyan határozat alakjában történt, amely kifejezetten hivatkozik a 11. sz. rendelet 17. cikkében előírt szankciókra.

A 17. cikkben előírt szankciónak nincs büntető jellege /19. cikk/. Végrehajtása az EKG Szerződés 192. cikkében előírt feltételek mellett történik /23. cikk/.

9. ELLENŐRZÉS ÉS A MEGKÜLÖNBÖZTETÉSEK MEGTORLÁSA. - A szerződés 79-4 cikkének alkalmazásaként a rendelet 18. cikke szól a megkülönböztetések ellenőrzéséről és megtorlásáról.

A 18. cikk szerint, ha a Bizottság megállapítja a 79-1 cikk értelmében gyakorolt megkülönböztetést, a felelős fuvarozóval szemben a beszedett vagy kért fuvardíj huszasorosának megfelelő összegű, maximális pénzbüntetést szabhat ki. Ha a megkülönböztetés annak ellenére fennáll, hogy a Bizottság a megszüntetésére határozatot hozott, a Tanács a felelős fuvarozóval szemben pénzbüntetést szabhat ki, amelynek felső határa tízezer számolási egység /11. sz. r. 18. cikk/.

A Bizottság határozatának meghozatala előtt az érdekelt vállalatot értesítik a tervezett intézkedésről /20. cikk/. Mielőtt a Bizottság határozatot hozna vagy a 18. cikk alapján szankciót alkalmazna, meghallgatja az érdekelt magyarázatát. Tisztviselőinek egyikét megbízhatja azzal, hogy ezta magyarázatot meghallgassa /25-1. cikk/. A Bizottság által a 17. és 18. cikkek alapján alkalmazott szankciókat a Biróság elé lehet terjeszteni, amely a tekintetben teljes birói jogkörben jár el /25.-2. cikk/.

A szankciók végrehajtása az EKG Szerződés 192. cikkében jelzett módozatok szerint történik. A végrehajtás azonban nem foganatosítható előtt az időpont előtt, amikor a Birósághoz benyújtható kereset előterjesztésének a határideje lejár /23., 25.-2. cikk/.

10. A 11. SZ. RENDELETNEK A BIZOTTSÁG ÁLTAL TÖRTÉNŐ ALKALMAZÁSA. - A 11. sz. rendelet végrehajtásának a biztosítása céljából a Bizottság ajánlást /10/ és a 8. cikk egyes fogalmainra vonatkozó véleményt intézett a tagállamokhoz. A Bizottság a 79. cikk és a 11. sz. rendelet megtartásának a biztosítására állandó jelleggel tesz intézkedéseket. A Bizottság évi jelentése megjelöli a Bizottság azon beavatkozásait, amelyek a megállapított megkülönböztető gyakorlat megszüntetését célozzák /11/.

III. - A támogatás jellegű díjszabások /EGK Szerződés 80. cikk/

11. A TÁMOGATÁS JELLEGŰ DIJSZABÁSOK TILALMA /80-1. cikk/. - Az EGK Szerződés 80. cikke megtiltja az olyan gazdasági beavatkozásokat, amelyek "támogatás jellegű díjszabások"-on alapulnak. Ezek a díjszabások a megkülönböztetés egyik különleges alakját jelentik: "Egy vállalat vagy egy külön iparág javára szóló, nem engedélyezett támogatás jellegű díjszabás a többi fuvarozatókkal szemben ugyancsak megkülönböztetést alkot" /12/. A 80. cikk, a Bizottság engedélyének kivételével, /a második szakasz kezdetétől fogva/ megtiltja: hogy a tagállamok a közösségi fuvarozásokra "egy vagy több vállalat vagy külön iparág érdekében a támogatás vagy a védelem összes elemeit magában foglaló árak és feltételek" alkalmazását írják elő /13/. Ez a tilalom mindazonáltal nem érvényes a "versenydíjszabásokra" /80-3. cikk/.

A Bizottság ellenőrzi a 80. cikk rendelkezéseinek a megtartását, és elhatározhatja, hogy valamennyi felelős állammal szemben a szerződés 169.-171. cikkeiben előírt eljárást alkalmazza /14/. Így határozta el a Bizottság, hogy a 169. cikkben jelölt eljárást alkalmazza Németországgal szemben azok miatt a támogatás jellegű díjszabások miatt, amelyek bizonyos Saar-vidéki vállalatok és iparágak kedvezményezését szolgálták /15/.

12. ENGEDÉLYEZÉS LEHETŐSÉGE. - A Bizottság nem tiltja meg automatikusan a támogatás jellegű díjszabásokat. Egyeseket közülük engedélyezhet. Ebből a célból ezeket a díjszabásokat a szerződés 80. cikk 2. pontjában meghatározott módoszatok szerint megvizsgálhatja.

Figyelembe kell vennie /egyes támogatás jellegű díjszabások engedélyezésénél/: egyrészt a regionális gazdasági követelményeket, a gyengén fejlett területek igényeit, "politikai körülmények" által súlyosan érintett területek sajátos problémáit; másrészt a fuvardíjak és fuvarozási feltételek hatását a közlekedési ágazatok közötti versenyre /16/.

IV.-Vegyes rendelkezések

13. KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGEK. - A tagállamok a fuvarozó vállalatoknak nyújthatnak olyan támogatást, amely e vállalatokra kötelező erővel rótt közszolgáltatási kötelezettségeknek, vagy a koordináció igényeinek felel meg /EGK Szerződés 77. cikke/.

14. HATÁRILLETÉKEK. - Azoknak a tagállamoknak, amelyek a határátmeneteken illetékeket szednek, ezeket az illetékeket azokhoz a tényleges költségekhez kell szabniuk, amelyeknek megfelelnek. Törekedniük kell arra, hogy ezeket a költségeket csökkentsék /EGK Szerződés 81. cikk/.

/10/ V.8. J.O.C.E. 1961. július 22., helyesb. J.O.C.E. 1961. október 25.

/11/ V.8. pl. a 10. jelentés 215. pontjával

/12/ V.8. A Bizottság 5. jelentése 64. pontjával

/13/ V.8. EGK Szerződés 80. cikk 1. pontjával

/14/ V.8. "Bíróság" című részzel

/15/ V.8. 10. Jelentés 218. pontjával

/16/ A Bizottság által a támogatás jellegű díjszabásokkal kapcsolatban végzett vizsgálatokra vonatkozóan V.8. a Bizottság évi jelentéseivel.

A Bizottság a tagállamokhoz ajánlásokat intézhet ezeknek a rendelkezéseknek az alkalmazása céljából. "A közösségen belüli közúti fuvarozások határátmeneti feltételeinek megkönnyítése" megnevezéssel munkacsoportot hoztak létre /17/.

/17/ V.8. a 9. sz. jelentés 228. pontjával; a 10. sz. jelentés 229. pontjával.

A KÖZÖS POLITIKA

15. **ÁLTALÁNOS CÉLKITÜZÉSEK.** - A közlekedés nem tárgyalható csupán a versenyre gyakorolt hatásai tekintetében. A közlekedés önmagában is jelentős iparág, amely nagyszámu munkaerőt foglalkoztat és jelentős üzemi és beruházási költségekkel jár.

Természetes volt tehát, hogy már kezdettől fogva közös politikát határoztak meg a közlekedés tekintetében.

E politika célja közös a gazdaságpolitika egészének a céljaival. A közös piacnak a közlekedés terén is valódi belföldi piaccá kell válnia.

"Ez az integráció akkor valósul meg, amikor a fuvarozók között minden megkülönböztetést megszüntetnek, amikor a Közösségen belül bármilyen nemzetiségű fuvarozó ugyanolyan címen végezhet fuvarozást, mint annak az országnak a fuvarozója, ahol éppen tevékenységét folytatja" /18/.

Ennek a politikának egységesítenie kell és össze kell hangolnia a fuvarozás műszaki feltételeit, a forgalmat és az üzemeltetés jogi, igazgatási, gazdasági feltételeit egyaránt. Ez a politika a szerződés által általánosságban kifejezésre juttatott és a Közösség szervei által gyakorlatba átvitt elveken alapul.

16. **A KÖZÖSSÉGI SZERVEK HATÁSKÖRE. A KÖZÖS POLITIKA TÁRGYA.** - Az EKG Szerződés határozza meg lényegében a 75. cikkben a közösségi szervek hatáskörét.

Elsősorban a Tanács /a második szakasz végétől kezdődően minősített többséggel/ kiadhat: "az egyik tagállam területéről kiinduló vagy oda irányuló vagy pedig egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi fuvarozásokra érvényes közös szabályokat" /19/ /EGK Szerződés 75-1-a. cikk/. Ennek a nagy általánosan fogalmazott cikknek a szövege lehetővé teszi, hogy ezt a rendelkezést mind a Közösségen belüli, mind pedig a Közösség és kívülállók között végzett fuvarozásokra alkalmazzák.

Másrésről pedig a közös politika érinti mind a fuvarozás kereskedelmi és gazdasági szabályait /díjszabások, és feltételek, fuvarozási szerződés, felelősség, üzemvitel gazdaságos feltételei stb./ mind pedig a szervezési-igazgatási szabályokat /vállalati szervezet, a közhatalomhoz való viszony, a forgalom megosztása stb./.

Másodsorban a Tanács, ugyanazon szavazati előírások szerint, megállapíthatja "...Azokat a feltételeket, amelyek alapján a nem honos fuvarozó részére egy Tagállam területén belül belföldi fuvarozások folytatása engedélyezhető" /20/.

Ezzel a rendelkezéssel a Tanács lehetővé teheti a bejutást mindegyik tagállam belföldi fuvarozásaiba a többi tagállam vállalatai részére.

17. **A KÖZÖSSÉGI SZERVEK HATÁSKÖRE. GYAKORLÁSÁNAK FELTÉTELEI.** - Ezeknek a rendelkezéseknek egészét az átmeneti időszak végén kell elfogadni. Ennek az időszaknak eltelte után a Tanács megőrzi azt az állandó jogkörét, hogy "minden szükséges intézkedést" minősített többséggel hozzon meg /21/.

/18/ Id. Rodière, Rev.Trim.dr. aur. 1965.-417.

/19/ Id. EKG Szerződés 75. cikk 1.a/ pont.

/20/ U.o. 1.b/ pont.

/21/ U.o. 1.c/ pont.

A Tanácsnak ezt a hatáskörét, amelyet a minősített többségi elv szerint gyakorol, a szerződés 75. cikke 3. pontja korlátozza. Az egyhangúság elvének továbbra is érvényesülnie kell olyan rendelkezések elfogadásánál, amelyek "...A közlekedés rendszerének olyan elveire vonatkoznak...", és amelyek súlyosan érinthetnék egyes területek életszíntvonalát és foglalkoztatási szintjét, valamint a közlekedési berendezések üzemeltetését", figyelembevételével mindazonáltal "annak szükségességét, hogy alkalmazkodjanak a közös piac létrehozásából eredő gazdasági fejlődéshez". /Ez az utóbbi szövegezés azt jelzi, hogy az olyan kritikus helyzeteknek, amelyek az egyhangúság fenntartását indokolnák, tartós jellegűeknek kell lenniük és nem származhatnak a közös piachoz szükséges alkalmazkodás átmeneti következményeiből./

18. ELŐZETES TANÁCSKOZÁSOK /a Tanács 1962. március 21-i határozatai/. - Hozzá kell tenni, hogy a közlekedéspolitika megköveteli a tagállamok jogszabályainak mélyreható összehangolását. Ebből a célból a miniszterek tanácsa 1962. március 21-én hozott egyik határozata /22/ előzetes tanácskozási, konzultációs rendszert vezetett be avégett, hogy a tagállamok a közlekedés e területén bizonyos törvényi, szabályzati vagy igazgatási struktúrákat fogadjassanak el.

E szerint a határozat szerint, ha valamely tagállam a vasuti, a közúti vagy a belvisi közlekedés terén olyan intézkedést tervez, amely "lényeges módon érintené a közös közlekedéspolitikát", kellő időben és írásban értesíti erről a Bizottságot és tájékoztatja a többi tagállamot" /a határozat 1. cikke/.

A Bizottság ennek a közlésnek a kézhezvételétől számított harminc napon belül véleményt mond vagy ajánlást tesz, amelyről tájékoztatja a többi tagállamot. Ezt a határidőt az érdekelt Tagállam kérésére csökkenteni lehet: ha a javasolt intézkedés sürgős jellegű, a határidő tíz napra csökkenthető. A határidőt a tagállamok egyetértésével meg lehet hosszabbítani /22a/.

A javasolt intézkedésekre vonatkozóan mindegyik Tagállam előterjeszheti az észrevételeit, amelyeket közül a többi tagállammal is. Ha valamelyik tagállam, vagy a Bizottság azt hasznosnak itéli, tanácskozást folytathat a többi tagállammal /22b/.

A tervezett intézkedés csak akkor léphet hatályba, ha a 2. cikk 1. és 4. pontjában jelzett határidő lejárt vagy ha a Bizottság megszövegezte véleményét vagy ajánlását. Mindazonáltal másként is történhet abban az esetben ha "...rendkívül sürgősség a tagállam azonnali beavatkozását kívánja meg". Ez a tagállam nyomban tájékoztatja erről a Bizottságot és az eljárást utólag folytatják le a tájékoztatástól számított harminc napon belül /22c/.

A belföldi törvények és szabályozások ilyen összehangolása az előzetes tanácskozások utján rendszeresen alkalmazásra került, és erről a Bizottság évi jelentései állandóan beszámolnak /22d/.

A szerződés által ilymódon meghatározott jogkört a közösségi szervek két különböző, de egymással szorosan összefüggő szempontból gyakorolták. Azt lehet mondani, hogy két közlekedéspolitika van, amelyek e tevékenység két szempontjának felelnek meg: a műszaki szempont a forgalom; a gazdasági és kereskedelmi szempont az üzemeltetés.

Ezen a két területen a közlekedéspolitikát egy sor tanulmány, program és különféle határozatok segítségével alakították ki.

/22/ Id. J.O.C.E. 1962. április 3. Közölve a mellékletben, 37. old.

/22/a/ Id. az. 1962. március 21-i határozat 2. cikk 1. és 4. pont.

/22/b/ U.o. 2. cikk 2. és 3. pont.

/22/c/ U.o. 8. cikk 5. pont.

/22/d/ Id. pl. 10. sz. Jelentés, 225. old.

Közös politika és a közlekedés műszaki szempontjai /forgalom/

19. A KÖZÖS POLITIKA CÉLKITÜZÉSEI, KÜLÖNBÖZŐ ALKALMAZÁSAI. - A forgalom és közlekedés műszaki aspektusa. Végrehajtása a hálózat szervezetétől, a közlekedési hálózat infrastrukturájától és másrészt a közlekedési eszközöktől, a járművektől függ.

A forgalom tekintetében a közösségi szervek olyan intézkedéseket hoztak vagy terveztek, amelyeket az az alapgondolat sugalmazott, hogy a közös piacból belföldi piacot kell kialakítani. Ezért olyan közösségi hálózat létrehozásáról van szó, amelyen a járművek anélkül közlekedhetnek, hogy a határokon műszaki akadályok megállítanák azokat /elektromos áramrendszer, járművek méretei stb./.

Ez az általános gondolat különböző rendelkezésekre ösztönzött, amelyek részben az infrastruktúrát és a hálózatot érintették, részben a közlekedési eszközöket és a közlekedési rendőrséget. Az infrastruktúrára és a hálózatra elfogadott vagy tervezett rendelkezéseknek az a céljuk, hogy a közlekedési pályák összehangolását biztosítsák. Tegyük pl. említést a pályaberuházások tárgyában bevezetett kölcsönös tanácskozási eljárásról /23/; az 1960. június 21-i ajánlásról a nagy közösségi közlekedési tengelyek létesítése tárgyában /24/; egy tanulmányról a közösségi jelentőségű nagy összeköttetések kialakításának problémájáról.

A közlekedési eszközökről és azok használatának műszaki feltételeiről lásd pl. a Bizottság javaslatait a Tagállamok közötti forgalomban engedélyezett közúti haszongépjárművek súlyára, méreteire és műszaki feltételeire vonatkozó irányelvekről /25/.

II. Alfejezet

A fuvarozás, az üzemvitel

A közös közlekedéspolitikai legfontosabb szempontjait azok a rendelkezések képviselik, amelyeket a közlekedéssel, mint gazdasági tevékenységgel és mint közszolgáltatással kapcsolatban hoznak.

A közlekedéspolitikai forrása a Római Szerződésben található /26/. Ezt a politikát a közösségi szervek munkálatai alakítják ki, amelyek meghatározzák az általános koncepciót és meghozzák a különböző végrehajtási intézkedéseket.

I. Általános problémák, a közlekedéspolitikai általános koncepciója

20. ALAPVETŐ OKMÁNYOK. - A szerződés alapján a Közösség szervei meghatározták a közlekedéspolitikai általános koncepcióját, amelyet azután bizonyos felmerült nehézségeknek megfelelően módosítaniok kellett. Ezt az általános koncepciót megállapító fő okmányok a következők:

- a Bizottság 1961. április 10-i memoranduma;

- a memorandum alapján a Bizottság által előterjesztett akció-program /1962. május 23./;

/23/ V.8. A Tanács 1966. február 28-i határozatával; J.O.C.E. 1966. március 8. Ez a szöveg közölve van a mellékletben, 79. old.

/24/ V.8. EKG Bulletin 1960.-5. 48. és köv. old.

/25/ 1963. április 9-én és 1964. május 21-én módosított javaslatok; v.8. 10. Jelentés 227. ponttal.

/26/ Ez lényegében a 75. cikk, amelyet fent a 16. és 17. pontban elemeztünk.

- a Miniszteri Tanács 1965. június 22-i megállapodása a közlekedési piac általános elveiről /9. sz. Jelentés, 207. és köv. pont//27/;

- a Bizottság közleménye a Tanácshoz, 1967. február 10-ről;

- a Miniszteri Tanács 1967. december 14-i határozata /28/.

Ez az alapvető általános okmányok egymásutáni sorrendje, amelyekben a közös közlekedéspolitika célkitűzéseit és elveit kifejtették.

21. ÁLTALÁNOS CÉLKITÜZÉS. - Mindenek előtt megállapítható, hogy a politika általános célja nem változott és továbbra is megfelel a Bizottság által a közös piac második szakaszára felállított akció-program 59. pontjában foglalt meghatározásnak. "A cél az, hogy az átmeneti időszak végére olyan közlekedési piac felállításához jussunk el, amely a közösségi szabályok szerint van megszervezve, alkalmas a Közösség megnövekedett fuvarozási igényeinek a kielégítésére és biztosítja minden nemzeti hovatartozáson alapuló diszkrimináció megszüntetését.

22. ALAPELVEK. - E cél elérésére a Bizottság memorandum által meghatározott alapelvek alapján kell törekedni /1961. április/:

- egyenlő elbánás a fuvarozási módok, vállalatok és fuvaroztatók között;

- a vállalatok pénzügyi önállósága;

- az üzemeltetés szabadsága különösen a piacra belépés /bizonyos fenntartások mellett/ és az árak kialakítása tekintetében;

- a fuvaroztatók szabad választási joga a fuvarozási módok és a vállalatok között;

- a beruházások koordinálása.

Ezek az alapelvek egy alapvető gondolathoz kapcsolódnak, amelyet a Bizottság határozottan kifejezésre juttatott az 1967. február 10-i üzenetében. E szerint az okmány szerint a közlekedéspolitikát a következő alapelvekre kell felépíteni: "...A forgalom optimális megosztását a fuvarozási módok és a fuvarozó vállalatok között úgy kell szervezni, hogy az biztosítsa a verseny szabad játékát. E megosztás keresése koordinációs intézkedések útján, legyenek azok akár díjszabási, akár más természetűek, ki van tehát zárva.

A közlekedéspolitika alapelve tehát a verseny-elv, de nem a rendezetlen versenynek az elve. A Bizottság üzenete hozzátesszi ehhez, hogy a versenyt kísérhetik bizonyos közhatalmi beavatkozások, amelyeknek hármas céljuk lehet: hogy biztosítsák a verseny egyenlőségét a fuvarozási módok és a vállalatok között e verseny összehangolása útján; elkerüljék a versennyel való visszaélést; hozzájáruljanak a regionális és szociális politika célkitűzéseinek megvalósításához.

23. AZOK A TERÜLETEK, AMELYEKET A KÖZÖS POLITIKA ÉRINT. DIJSZABÁSI MÉRÉSEK. A BIZOTTSÁG UTOLSÓ JAVASLATAI. - Ezek lévén a közlekedéspolitika céljai és általános elvei, a Közösség szervei konkrét intézkedések előkészítésével vagy elfogadásával megkezdték azok megvalósítását a következő területeken:

a versenyfeltételek összehangolása;

a piacra belépés;

fuvardíjak és fuvarozási feltételek;

a verseny szabályai;

a beruházások koordinálása;

a pályaköltségek és azok megosztása.

/27/ V.8. a melléklet 5. oldalával

/28/ V.8. J.O.C.E. 322. sz. 1967. december 30. L. a mellékletben 80. old.

Ezeknek az intézkedéseknek vitája során azonban nehézségek merültek fel, amelyek közül a legfontosabbakat a díjszabási és a fuvarozási feltételekkel kapcsolatos problémák váltották ki.

A díjszabási probléma igen nagy nehézségeket támasztott. A villadi díjszabási tervet /Bizottság 1963. májusi javaslata/ és a viszonyítási díjszabásra vonatkozó javaslat /1965. június 22-i megállapodás, a Bizottság 1966. október 27-i módosított javaslata/ a tagállamok egyetértésének hiányába ütközött. A Bizottság, ezeknek a nehézségeknek elhárítása érdekében 1967. február 10-i üzenetében a közlekedéspolitikát új perspektíváit nyitotta meg: A prioritást már nem a díjszabási intézkedések részére kell biztosítani, amelyeknek már csak kiegészítő szerepük lehet /29/.

A Bizottság emlékeztetett azokra a területekre, amelyeken intézkedéseket kellett tenni /az intézkedéseket néhány esetben meg is tették/: a versenyfeltételek összehangolása; a pályaköltségek elszámolása; a verseny szabályozása, a piacra belépés; díjszabási intézkedések /viszonyítási díjszabás; külön megállapodás, a fuvardíjak közzététele/. Végül a Bizottság új naptári időrendet javasolt /30/.

23. A MINISZTERI TANÁCS 1967. DECEMBER 14-1 HATÁROZATAI. - A Bizottság 1967. február 10-i emlékirata alapján a Tanács 1967. december 14-én határozatot fogadott el, amely 1968. július 1. előtti időszakra irányozta elő "...Egyes olyan akadályok kiküszöbölését szolgáló, kiegyensúlyozott intézkedések egész sorának a megtételét, amely akadályok a közlekedés területén gátolhatják a közös piac működését"/31/. Ez a határozat /32/ különösen azon a szándékon alapult, hogy "...Az első fázisban a hangsúlyt a tagállamok közötti közúti áru fuvarozásra fektessék". A határozat egy sor intézkedést tartalmaz:

1. Elsősorban ebben a határozatban a Tanács kötelezte magát arra, hogy 1968. július 1. előtt egy sor intézkedést tegyen /1. pont/. Megegyeztett abban:

a/ hogy "...Legkésőbb hat hónapon belül" kiadja a közúti fuvarozással kapcsolatos néhány szociális tárgyú rendelkezés összehangolására vonatkozó közösségi szabályozás szövegét.

b/ 1968. július 1. előtt elfogadja a felsorolt intézkedéseket:

A versenyszabályok alkalmazása a közlekedésre;

A közlekedésnek nyújtott támogatás szabályozása;

A Tanács fentebb említett 1965. május 13-i határozata 1. cikke a/ és b/ pontjainak a végrehajtása.

A közúti áru fuvarozás részére 1200 engedélyből álló közösségi kontingens felállítás, 3 évi időtartamra;

Villa-díjszabási rendszer bevezetése a tagállamok közötti közúti áru fuvarozásban;

Különleges bizottságok felállítása azoknak a feladatoknak az ellátására, amelyeket az említett intézkedések rájuk hárítanak, különösen pedig a piac felügyeletére;

A határozat 1. cikkében ilymódon előírt intézkedésekre vonatkozóan a Tanács megbísta az állandó képviselők bizottságát, hogy az intézkedések megvalósítását készítse elő azáltal, hogy "a közbejáró jelentést" és "a teendő

/29/ A díjszabási nehézségeket csak részben hárították el, mivel az 1968. július 30-i rendeletek egyike: "A tagállamok közötti közúti áru fuvarozásra érvényes villa-díjszabási rendszer létrehozására vonatkozó rendelet" /a Tanács 1174/68 sz. /EGK/ rendelete, J.O.C.E. 1968. augusztus 6.; Ld. az alábbi 24. és köv. pontok/.

/30/ A naptárt lásd a mellékletben.

/31/ V.8. Bulletin des Communautés européennes, 1968. február, 29. old.

/32/ V.8. J.O.C.E. 1967. december 30-1 322.sz. Ld. a mellékletet, 80. old.

intézkedések okmányainak tervezetét" megszövegezi /4. cikk/. Az így előírt eljárással kapcsolatban, amely figyelmen kívül látszik hagyni a Bizottság illetékességét, Lulling kisasszony 1968. február 21-én a Bizottsághoz írásbeli kérdést intézett /33/.

2. Másodsorban a Tanács állást foglalt a Bizottság különböző kezdeményezéseivel kapcsolatban /2. cikk/.

a/ Mindenekelőtt tudomásul vette a Bizottság egyik nyilatkozatát, amelynek tartalmát jóváhagyta. E szerint a nyilatkozat szerint a Bizottság kötelezte magát, hogy előre meghatározott naptári időrendben egy sor javaslatot terjeszt elő:

- 1968. február 1. előtt javasolni fogja az 1964. március 18-i /34/ rendelet /a gépjárművek kettős megadóztatásáról/ módosítását és az 1966. július 26-i irányelv módosítását /a haszongépjárművek üzemanyagtartályaiban lévő üzemanyag vámtmentes behozatalára vonatkozó rendelkezések egységesítéséről/ /35/.

- 1968. július 1. előtt a Bizottság előterjeszti a pályahasználati díj-szabás felállítására teendő első intézkedésekre vonatkozó javaslatait;

- 1971. január 1. előtt a Bizottság javaslatot tesz a közúti árufuvarozásokról szóló kétoldalu megállapodásoknak az új helyzethez történő alakítása tárgyában /36/;

b/ A Tanács tudomásul vette a Bizottságnak azt a nyilatkozatát, amelyben vállalkozik arra, hogy 1968. július 1. előtt javaslatokat terjeszt elő a gázolajra vonatkozó belföldi adók fokozatos közelítésére.

3. Harmadsorban: a Tanács hangsúlyozta a vasutak gazdasági és pénzügyi helyzete gyors orvoslásának fontosságát ami 1969. január 1. előtt a következő intézkedéseket teszi szükségessé:

a/ Rendelet elfogadását "...A Tagállamok részéről a közszolgáltatás fogalmába tartozó kötelezettségek tárgyában követett magatartásra vonatkozóan", figyelembe véve a Bizottság 1967. május 26-i javaslatát.

b/ Rendelet elfogadását a vasuti számlák szabványosításáról, amelyre vonatkozóan a Bizottságot kérték fel, hogy 1968. március 1. előtt terjessze elő javaslatait /37/.

As 1967. december 14-i határozat alapján a Tanács egy sor szöveget elfogadott:

- az 1017/68 /CEE/ sz. rendelet, amely 1968. július 19-én kelt, a verseny szabályoknak a vasuti, közúti és belvízi fuvarozás terén történő alkalmazása tárgyában /38/;

- az 1018/68 /CEE/ sz. rendelet, amely 1968. július 19-én kelt, a Tagállamok közötti közúti árufuvarozásokra vonatkozó közösségi kontingens felállításáról /39/;

- az 1174/60 /CEE/ sz. rendelet, amely 1968. július 30-án kelt, a tagállamok közötti közúti árufuvarozásra érvényes villa-díjszabási rendszer bevezetéséről /40/;

/33/ V.ö. J.O.C.E. 1968. április 22.

/34/ V.ö. a továbbiakban a 29. számmal

/35/ U.o.

/36/ V.ö. a 32. ponttal

/37/ A. javaslatot 1968. július 23-án nyújtották be. J.O.C.E. 1968. máj. 15.

/38/ V.ö. alább a 32. ponttal. J.O.C.E. 1968. július 23. Ezt a szöveget a "Verseny" című alatt közzéltuk.

/39/ V.ö. alább a 32. ponttal. J.O.C.E. 1968. július 23. Ezt a szöveget a "Verseny" című alatt közzéltuk.

/40/ V.ö. J.O.C.E. 1968. augusztus 6. Ld. a mellékletben 29. old.

- A Tanács 1968. július 19-1 68/297/CEE/ sz. irányelve a haszongépjárművek üzemanyagtartályaiban lévő üzemanyag vámentes behozatalára vonatkozóan /41/.

- Elhatározták a gépjárművezetők munkafeltételeinek összehangolását is egy, még közzé nem tett szövegben.

II. - Nem díjszabási rendelkezések

A nem díjszabási rendelkezések: a versenyfeltételek összehangolását; a pályaköltségek elszámolását; a versenyszabályoknak a közlekedésre történő alkalmazását; a piacra belépést érintik.

A/ A versenyfeltételek összehangolása

A közös közlekedéspolitikai első célja, hogy a Közösség tagállamaiban honos fuvarozókat egyenlő versenyfeltételek közé helyezze. Ez az összehangolás általános szövegben, a Tanács 1965. május 13-i határozatán alapul.

25. AZ 1965. MÁJUS 13.-I HATÁROZAT /A KÖZLEKEDÉS TERÜLETÉN FOLYÓ VERSENYRE BEFOLYÁST GYAKORLÓ EGYES RENDELKEZÉSEK ÖSSZEHANGOLÁSÁRÓL/. - A közösségi szervek által a verseny összehangolására vonatkozóan elfogadott lényeges rendelkezés a Miniszteri Tanács 1965. május 13-i 65/271 /CEE/ sz. határozata /46/.

A határozat mindenek előtt meghatározza általános célkitűzéseit és az alkalmazásának általános feltételeit. A célkitűzést a következő megállapítással határozza meg: "...Azoknak az eltéréseknek megszüntetése, amelyek lényegesen torzíthatják a közlekedés területén folyó verseny feltételeit...".

Ennek az eredménynek eléréséhez a Miniszteri Tanács határozata előírja a közlekedést közvetlenül érintő törvények, rendeletek vagy igazgatási intézkedések összehangolását, közléstét.

Ezzel az összehangolással előmozdítják az egészséges versenyt a különböző fuvarozási módok között és az ugyanazon fuvarozási módhoz tartozó, de a különböző tagállamokban honos fuvarozók között.

A határozat csupán keretet alkot és a végrehajtási intézkedések a Bizottságra tartoznak. Ezt a határozatot esetleg módosítani lehet a közös piac fejlődésének és a magának a közlekedéspolitikának az alakulása függvényében.

A határozat pontosan meghatározza, hogy a törvények összehangolását milyen területeken kell végrehajtani: adózás, az állami beavatkozások, a szociális rend.

26. ADÓZÁS. - Az első terület, amelyre vonatkozóan a határozat előírja a törvények összehangolását, az adózás. A határozat indokolásának az egyik megállapítása megjelöli, hogy ezen a területen mi a teendő: a gépjárműveket sújtó kettős adóztatás megszüntetése; az üzemanyagtartályban lévő üzemanyag vámentesítési rendszerének egységesítése; a gépjárműadó kiszámítási alapjának egységesítése; az áru fuvarozásra érvényes külön adórendszerek átalakítása; a közlekedési szolgáltatásoknak egységes forgalmi adórendszernek történő alávetése.

Ennek alapján a határozat I. alfejezete /1.-4. cikkek/ tartalmazza "az adózásra vonatkozó rendelkezéseket". A határozat mindenekelőtt előírja a különböző különadókra vonatkozó rendelkezések összehangolását:

- 1967. január 1-től kezdődően meg kell valósítani a gépjárműveket terhelő kettős adóztatás megszüntetését, amely azzal kapcsolatban merül fel, hogy a gépjárműveket nyilvántartási országuktól eltérő másik tagállamban használják fuvarozásra /1.-a/ cikk/;

/41/ J.O.C.E. 1968. július 23. Id. a mellékletben 89. old.

/42/-

/45/ látjegyzet törlendő

/46/ V.8. J.O.C.E. 1965. május 24. Ezeket a szövegeket a mellékletben közzöljük.

- 1967. január 1-től kezdődően kell megvalósítani a haszongépjárművek és a belvízi hajók üzemanyagtartályaiban lévő üzemanyag vámentes behozatali rendszerének egységesítését /1.-b/ cikk/.

- 1968. január 1-től kezdődően kell egységesíteni a tehergépjárművekre és az árufuvarozásra rendelt belvízi járművekre érvényes adó kiszámításának alapjait.

A határozat másodsorban általánosabb előírást tartalmaz a forgalmi adót illetően. Amint a Miniszteri Tanács megállapítja a forgalmi adó közös rendszerét és azt a tagállamokban hatályba is helyezi, mindegyik tagállam köteles a fuvarozó vállalatok vagy egyéb vállalatok által saját szükségletükre közúton vagy belvíziúton végzett árufuvarozásokra érvényes különadó-rendszereit átalakítani. Ennek az átalakításnak az a célja, hogy ezeket az adórendszereket egyenlő hatásúakká tegye. A közelítést szolgáló intézkedéseket a tagállamoknak a Bizottsággal történő előzetes közlés után kell alkalmazniuk. A Bizottság a tervezett intézkedésekre vonatkozóan ettől a közléstől számított 30 napi határidőn belül közzéteheti véleményét a tagállamokkal, vagy ajánlásokat intézhet hozzájuk /3. cikk/.

A határozat végül előírja, hogy amint a forgalmi adók közös rendszerét elfogadták és hatálybaléptették, ezt a rendszert később meghatározandó módon alkalmazni kell a vasúti, közúti és belvízi fuvarozásokra.

Ez a közös rendszer lépne azoknak a különadónak a helyébe, amelyek jelenleg mind forgalmi adók érvényesülnek /4. cikk/.

27. AZ ÁLLAMI BEAVATKOZÁS. - A második fontos terület, ahol a belföldi törvények összehangolására szükség van, az állami beavatkozások területe.

A határozat megállapításai során, mindenek előtt megjelöli, hogy mi a teendő ezen a területen: a közszolgáltatási kötelezettségek lehető legnagyobb mértékű csökkentése; "A még fenntartott közszolgáltatásokból származó és a szociális indokok alapján nyújtott díjszabáskedvezményeknek megfelelő terhek méltányos kiegyenlítésének" a biztosítása; kell a vasutvállalatok számáért a szabványosítása; a vállalatok pénzügyi önállóságának megvalósítása; a közlekedés számára nyújtandó segítség rendszerének meghatározása" ..." mindezt figyelembe véve ennek a szektornak különleges szempontjait".

Ennek alapján a határozat II. alfejezete /5.-9. cikke/ meghatározza a beavatkozások összehangolásának a kötelezettségét.

A rendelkezések első kategóriája azoknak a terheknek összehangolását érinti, amelyek a közszolgáltatás fogalmával együttjárnak. A közszolgáltatás által támasztott kötelezettségeket csökkenteni kell és csak abban a mértékben szabad fenntartani "Amilyen mértékben fenntartásuk feltétlenül szükséges a közszolgáltatás kielégítő mértékű nyújtásának a biztosításához" /5.-1. cikk/.

Ennek a célnak az elérése érdekében a tagállamoknak közös elvekben kell megegyezniük és azok alapján eljárniuk, amely elveket 1967. július 1. előtt meg kell határozni.

A közszolgáltatási kötelezettségeknek megfelelő terheket közös módszer szerint kell kiegyenlíteni /5.-2. cikk/. Ugyancsak közös módszerek szerint kell kiegyenlíteni azokat a terheket, amelyek különleges társadalmi kategóriák érdekében felállított személyfuvarozási díjak és feltételek alkalmazásának felelnek meg /6. cikk/.

A határozat másrészeről a vasutakat érintő rendelkezéseket is tartalmaz. A vasutak számláit 1969. január 1-től kezdődően közös szabályok szerint kell szabványosítani. A vasúti vállalatok és az államok közötti pénzügyi kapcsolatokra vonatkozó szabályokat 1968. január 1-től kezdődően fokozatosan úgy kell összehangolni, hogy 1972. december 31. előtt biztosítva legyen a vállalatok pénzügyi önállósága.

Végül kijelentették, hogy az EKG Szerződés 92.-94. cikkeit /az állami támogatásokról/ a vasúti, közúti és belvízi fuvarozásokra elvben alkalmazni kell. Felkérték azonban a Bizottságot, hogy tegyen javaslatokat a Tanácsnak

a szerződéses 77. cikke alkalmazására, amely szerint a szerződéssel összegegyeztetethetők "...azok a támogatások, amelyek a közlekedési koordináció igényeinek vagy a közszolgáltatás körébe tartozó bizonyos kötelek megtérítésének felelnek meg".

28. SZOCIÁLIS REND. - Az utolsó terület, amelyen a határozat a belföldi törvények összehangolását előírja, a szociális rend területe.

A határozat megállapításai mindenekelőtt kifejtik a hozandó rendelkezéseket: a közlekedés területén érvényes munkafeltételekre vonatkozó speciális rendelkezések fejlődése során azok egymáshoz közelítése; a "személyzet összetételére" vonatkozó rendelkezések egységesítése; a munkaidőre és pihenő időre vonatkozó rendelkezések összehangolása; a tulórarendszerek összehangolása; olyan igazoló-könyv bevezetése, amely lehetővé teszi, hogy a munkaidőre vonatkozó rendelkezések megtartását egyedileg ellenőrizhessék.

Ennek alapján a III. alfejezet /10.-13. cikkek/ meghatározza a hozandó rendelkezéseket. Az államoknak először /1966. január 1. előtt/ biztosítaniuk kell "a munkafeltételeket" /ami a béreket és egyéb illetményeket nem foglalja magában/ érintő rendelkezések terén mutatózó "előrehaladás" összehangolását, közelítését /10. cikk/. Másrészt 1967. január 1. és 1968. december 31. között az egyes fuvarozási módok terén a személyzet összetételére vonatkozó rendelkezéseket az államoknak a közösségi normák szerint egységesíteniük kell /11. cikk/. 1967. január 1. és 1968. december 31. között az államoknak össze kell hangolniuk a munka- és pihenő időre és a tulórákra vonatkozó szabályokat /12. cikk/.

Végül, a munkaidőre vonatkozó szabályok megtartásának egyedi ellenőrzése érdekében, a határozat előírja, hogy 1967. január 1. előtt a közúti fuvarozásra, és 1967. július 1. előtt a belvízi fuvarozásra egyéni igazoló-könyvet vezessenek be /13. cikk/.

29. A HATÁROZAT VÉGREHAJTÁSI INTÉZKEDÉSEI. - Az 1965. május 13-i határozat tehát valódi programot jelent, amely pontosan előírja az intézkedéseket, amelyeket meghatározott határidőn belül meg kell tenni. A Bizottság elismerte a határozat által előírt határidők megtartásának nehézségeit: "Számolni kell emellett azzal, hogy a Tanács által meghatározott egyes határidők betartása komoly nehézségekbe ütközik, ami a tagállamok között a végrehajtási rendelkezések kidolgozása során jelentkező alapvető jellegű nézeteltéréseknek tulajdonítható" /47/.

A Bizottság mégis előterjesztett néhány javaslatot a határozat végrehajtása céljából:

- Irányelv-javaslat /1966. július 26./ a határozat 1. cikke 1. pont b/ al-pontja alapján a haszongépjárművek üzemanyagtartályaiban lévő üzemanyag vámentes behozataláról szóló rendelkezések egységesítéséről. Ezt a javaslatot a Tanács 1968. július 19-én irányelv formájában elfogadta /48/.

- Rendelet-javaslat /1966. július 14./ a határozat 9. cikke alapján és a vasúti, közúti- és belvízi fuvarozó vállalatoknak nyújtott támogatásokra vonatkozóan /49/.

- Rendelet-javaslat /1966. július 27./ a határozat 10.-13. cikkei alapján és a közúti fuvarozás terén érvényes egyes szociális jellegű rendelkezések összehangolására vonatkozóan /50/. Ebben a javaslatban szerepelnek a gépkocsivezetők, a kísérők és áruátvevők életkorára, "a személyzet összetételére", a gépkocsivezetésben eltöltött napi időtartamra és a napi pihenő időre vonat-

/47/ Az 1967. február 10-i üzenet, 19. pont. Közölve a mellékletben, 91. old.

/48/ V.8. J.O.C.E. 1968. július 23.

/49/ V.8. J.O.C.E. 1966. október 17.

/50/ V.8. J.O.C.E. 1966. október 17. Avis du Parlement, J.O.C.E. 1967. április 3.

közszervezetek. A munkafeltételek összehangolását 1968. július hóban fogadták el /a szöveget még nem tették közzé/;

- Rendelet-javaslat /1964. március 20./ a nemzetközi fuvarozások terén a gépjárművekre kivetett adók tárgyában jelentkező kettős adóztatás megszüntetésére /51/.

Ezek a rendelkezések a munkafeltételek kívül meg kell jegyezni, hogy a közlekedést érintették azok a rendelkezések is, amelyeket a forgalmi adók összehangolásáról és az értéktöbbletadó közös rendszerének bevezetéséről hoztak /52/.

B/ A pályaköltségek elszámolása

30. PÁLYAKÖLTSEGEK. - A pályaköltségek elszámolása a versenyfeltételek összehangolásához kapcsolódik. Ennek a kérdésnek a megoldása "a pálya használatára érvényes közösségi pénzügyi rendszer bevezetésének alakjában" kell hogy megvalósuljon /53/.

Ennek a megoldásnak az előkészítésére a közösségi szervek különböző munkálatokba kezdtek. A Miniszteri Tanács két határozatával a pályaköltségekkel kapcsolatban adatgyűjtési és tanulmányi programot állított fel, amelynek rendeltetése a szükséges tények szolgáltatása a pályahasználatra alkalmazandó közös pénzügyi rendszer meghatározásához /54/. A Bizottság a Tanács határozata alapján két végrehajtási rendelkezést is hozott /55/.

Ezen kívül a Bizottság 1967. február 10-i üzenete mellékletben szól a "Pályaköltségek tárgyában folyó munkálatok általános előrehaladásáról".

C/ Versenyszabályok

31. AZ EKG SZERZŐDÉS 85. ÉS KÖV. CIKKEINEK ÉS A 17. SZ. RENDELETNEK AZ ALKALMAZÁSA. - A közlekedési vállalatoknak éppen úgy, mint egyéb gazdasági tevékenységeknek, az egészséges verseny feltételeinek biztosítását szolgáló szabályok hatálya alá kell tartozniuk. Ebben a tárgykörben az általános jogrendszert az EKG Szerződés 85. és köv. cikkei állapítják meg, valamint különböző végrehajtási rendelkezések, amelyek közül legfontosabb a Tanács 17. sz. határozata.

A Tanács két rendelete szögezte le, hogy a Tanács 17. sz. rendelete, amely a Római Szerződés 85. és köv. cikkeinek végrehajtásáról szól, a közlekedésre nem alkalmazandó /56/. A Tanács 1968. július 19-i 1017/68 sz. rendelete határozza meg a versenyszabályok alkalmazásának feltételeit a vasuti, a közúti és a belvízi fuvarozás terén /57/.

D/ Piacra belépés

32. PIACRA BELÉPÉS. BELÉPÉS A SZAKMÁBA. FUVAROZÁSI KAPACITÁS. - A közlekedési piacra belépéshez fuvarozónak kell lenni és az engedélyezett kapacitás keretében fuvarozási engedéllyel kell rendelkezni.

/51/ Ezt a javaslatot nem tették közzé.

/52/ V.8. "Adók" címszóval.

/53/ V.8. A Bizottság 1967. február 10-i üzenetének 20. pontjával.

/54/ V.8. A Tanács 64/389/CEE sz. 1964. június 22-i határozatával. J.O.C.E. 1964. július 29-i 102. sz.; Tanács 65/270/CEE sz. 1965. május 24-i határozata; J.O.C.E. 1965. május 24. Ezt a szöveget közöljük az alábbi mellékletben 38.-51. old.

/55/ V.8. Bizottság 1964. július 10-i 64/449/CEE sz. határozatával; J.O.C.E. 1964. július 30. 123. sz.; a Bizottság 1965. április 27-i határozata; J.O.C.E. 1965. május 12. Ezeket a szövegeket az alábbi mellékletben közöljük, 40. és 43. old.

/56/ Tanács 1962. november 26-i 141. sz. és 1965. december 9.-i 165 sz. rendelete; J.O.C.E. 1962. november 28-i 124. sz. és 1965. december 11-i 21. sz. Ezeket a szövegeket lásd a mellékletben 15. és 16. old.

/57/ V.8. J.O.C.E. 1968. július 23.

A fuvarozói szakmába belépés elvileg a vállalkozás és a szolgáltatások nyújtása felszabeditásának van alávetve. A letelepedési szabadság akadályainak megszüntetésére felállított program /1961. december 18./ /58/ a közlekedés felszabeditását a harmadik szakasz végére tűzte ki /1967. vége előtt/.

Ezt a felszabeditást azonban kísérni kell a szakmába belépés és a szakma gyakorlása feltételei koordinálásának. A Bizottságnak javaslatokat kell előterjesztenie "a közösségi normákra" /59/.

A Bizottságnak egyidejűleg javaslatokat kell tennie a kapacitás szabályozására vonatkozóan is /a káros verseny gyakorlatának elkerülése érdekében/. A kapacitás szabályozásának nem szabad a forgalom hatósági elosztásának szervezésére irányulnia. Eppen ellenkezőleg, versenyrendszer keretében kell biztosítani a kereslet és a kínálat közötti megfelelő egyensúlyt, hogy ilymódon mind a kapacitásfelesleg, mind a kapacitáshiány elkerülhető legyen. Ezekben a tárgykörökben különböző javaslatok állnak előkészítés alatt /60/.

E szabályozás meghozataláig a Közösségben a kapacitást kétoldalu kontingensek formájában állapították meg. A Bizottság azt javasolta, hogy a kétoldalu kontingenseket helyettesítsék a közösségi árufuvarozási kontingenssel. A Tanács csak óvatosan követte a Bizottság javaslatát. Elfogadott egy rendelet-tervezetet a közösségi kontingens kísérleti jellegű felállításáról. A közösségi kontingenseket fokozatosan kibővítik és három év eltelte után, ezt a rendszert megerősítik, kiterjesztik vagy módosítják. A Tanács azonban ennek a rendeletnek a végleges elfogadását a díjszabási szabályozásban történő megegyezéshez kötötte /61/. A tervezett általános intézkedések még nem fejeződtek be, de a piacra belépést bizonyos tekintetben már a közösségi normák szerint tették szabaddá vagy szervezték meg;

- A Tanács 1962. július 23-i irányelve szabaddá tett bizonyos nemzetközi közúti fuvarozásokat /kishatárszéli forgalom, bizonyos speciális fuvarozások /62/.

- A Tanács 1965. május 13-i 65/269/CEE sz. irányelve /63/ a Tagállamok közötti közúti árufuvarozások engedélyezéséről szóló bizonyos szabályok egységesítésére vonatkozik.

- A Tanács 1966. július 28-i rendelete /117/66/CEE sz. /64/ meghatározta az autóbuszokkal és társas gépkocsikkal végzett nemzetközi közúti személyszállítás közös szabályait.

- A Bizottság 1966. december 16-i rendelete /212/66/CEE sz. /65/ létrehozta a Tanács 117/66/CEE sz. rendelete /6. és 9. cikk/ által előírt ellenőrzésre szolgáló okmány-mintákat.

- A Tanács 1968. július 19-i 1010/68. sz. rendelete felállította a Tagállamok közötti közúti árufuvarozások közösségi kontingensét /66/.

/58/ V.8. J.O.C.E. 1962. január 15. 2. sz.

/59/ V.8. A Bizottság 1967. február 10-i üzenetének 27. pontjával.

/60/ U.o. 23.-26. pont.

/61/ U.o. 5. pont.

/62/ V.8. J.O.C.E. 1962. augusztus 6. Ezt a szöveget a mellékletben közöljük. 83. old.

/63/ V.8. J.O.C.E. 1965. május 24. Ezt a szöveget a mellékletben közöljük. 85. old.

/64/ V.8. J.O.C.E. 1966. augusztus 9. Ezt a szöveget a mellékletben közöljük.

/65/ V.8. J.O.C.E. 1966. december 21. Ezt a szöveget a mellékletben közöljük.

/66/ V.8. J.O.C.E. 1968. július 23.

III. - Díjszabási rendelkezések

33. DIJSZABÁSI RENDELKEZÉSEK. A TANÁCS 1968. JULIUS 30-I RENDELETE. - A legnagyobb nehézségeket a díjszabási rendelkezések támasztották. A Bizottság kezdettől fogva főleg a díjszabási intézkedésekre építette fel a közlekedéspolitikáját.

Az 1962. május 23-i program végrehajtásaként a Bizottság 1963. május 21-én egész sor javaslatot készített, amelyek közül az egyik villa-díjszabási rendszer bevezetését irányozta elő a három fuvarozási módra a Közösségen belül.

Miután a villa-díjszabás elfogadása tekintetében nem jött létre megegyezés, a június 22-i megállapodás és a Bizottság módosított javaslata viszonyítási-díjszabás felállítását ajánlotta. Miután a módosított javaslatra vonatkozóan sem lehetett megegyezésre jutni, a Bizottság, az 1967. február 1-i üzenetében feladta azt az álláspontját, amely szerint a díjszabási megoldásoknak prioritást kell biztosítani.

A Miniszteri Tanács 1967. december 16-i megállapodását követően azonban a Tanács elfogadott egy rendeletet, amely "a tagállamok közötti közúti áru-fuvarozásokra alkalmazandó villa-díjszabási rendszer bevezetéséről" szól /67/.

/67/ V.8. Tanács 1174/68. sz. rendeletével; J.O.C.E. 1968. augusztus 6. Ezt a szöveget a mellékletben közöljük, 30. old. Elemzését a következő kiadás adja.

Bolti förgalombá nem kerül.